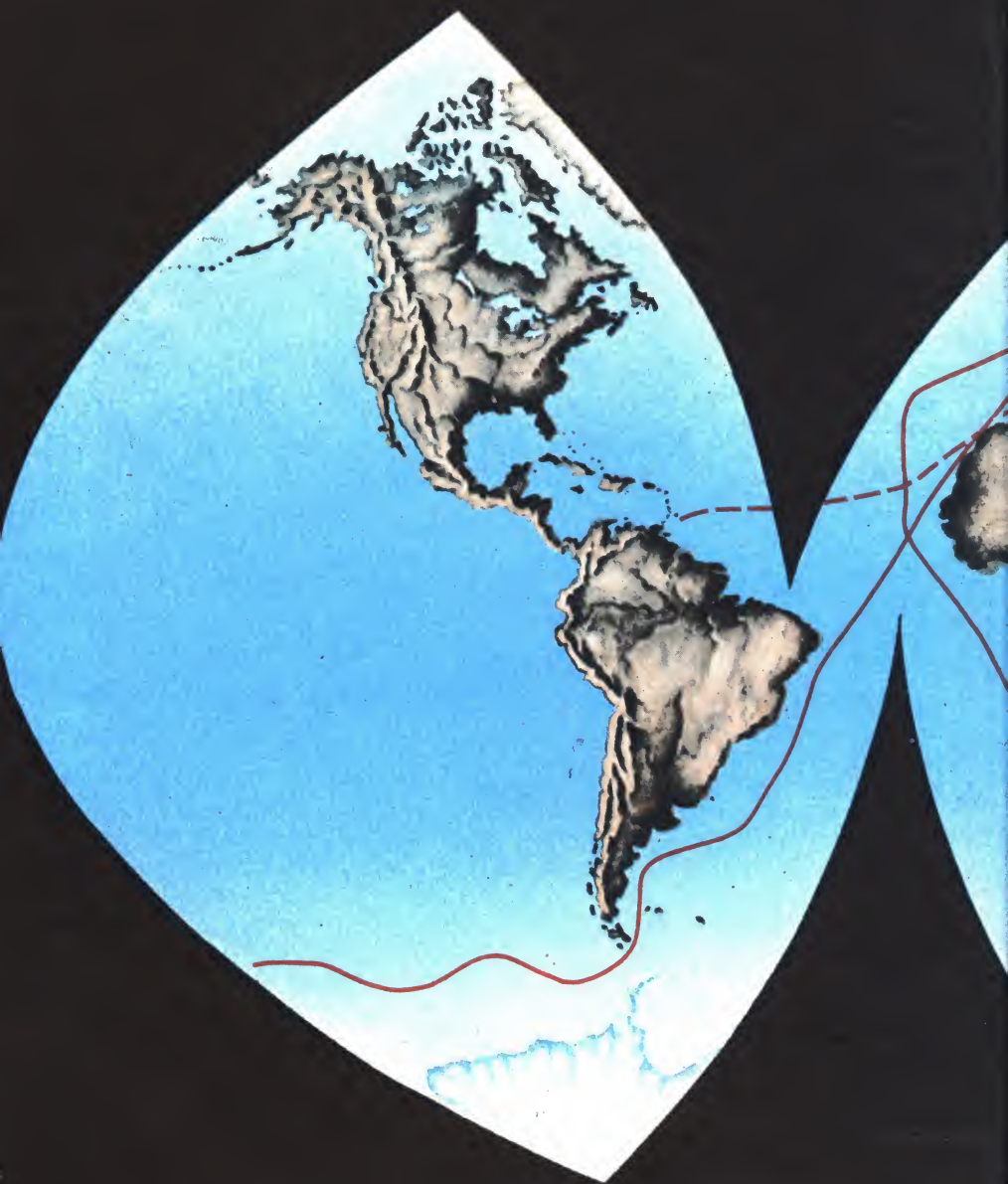


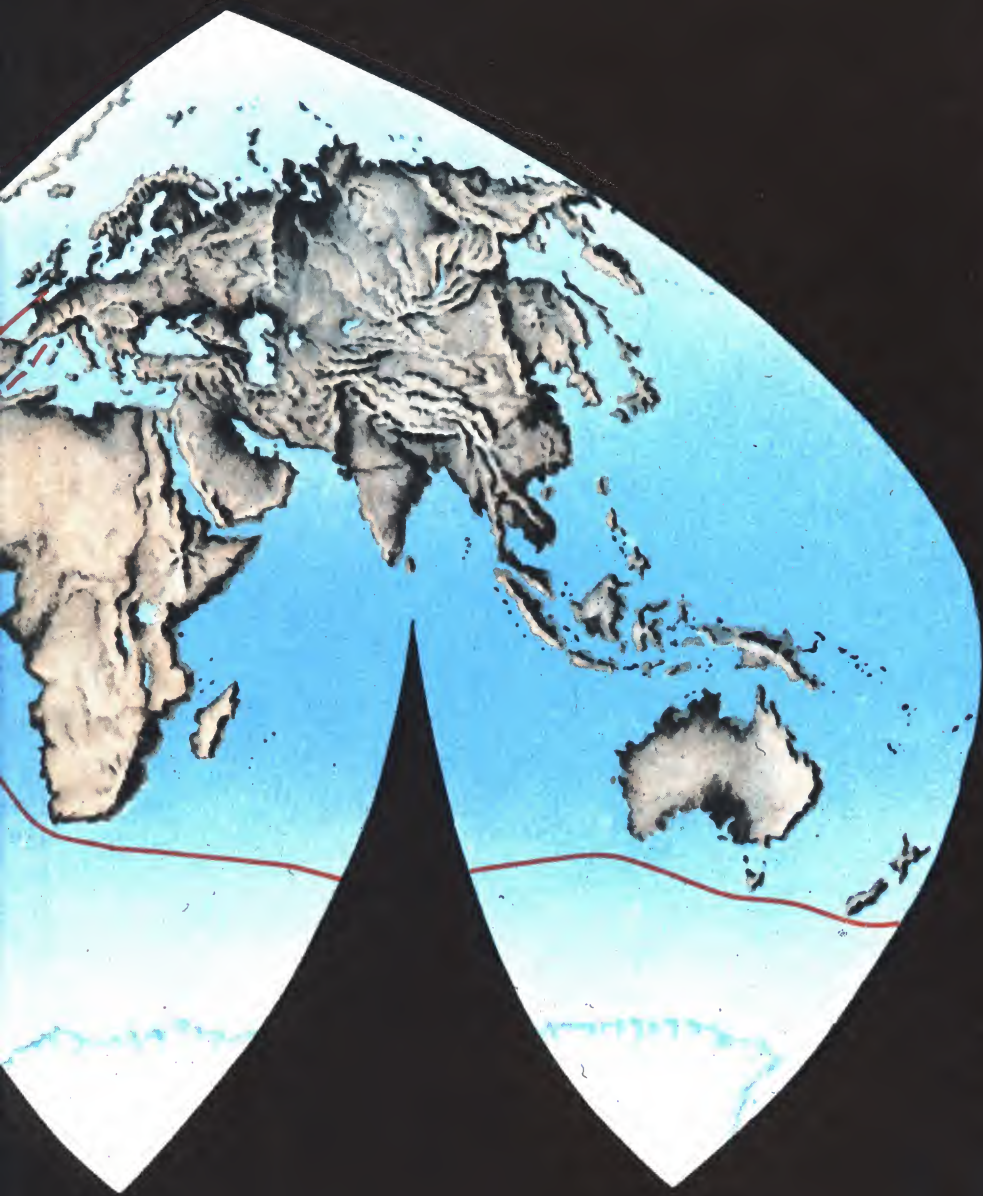
Алекс Бомбар

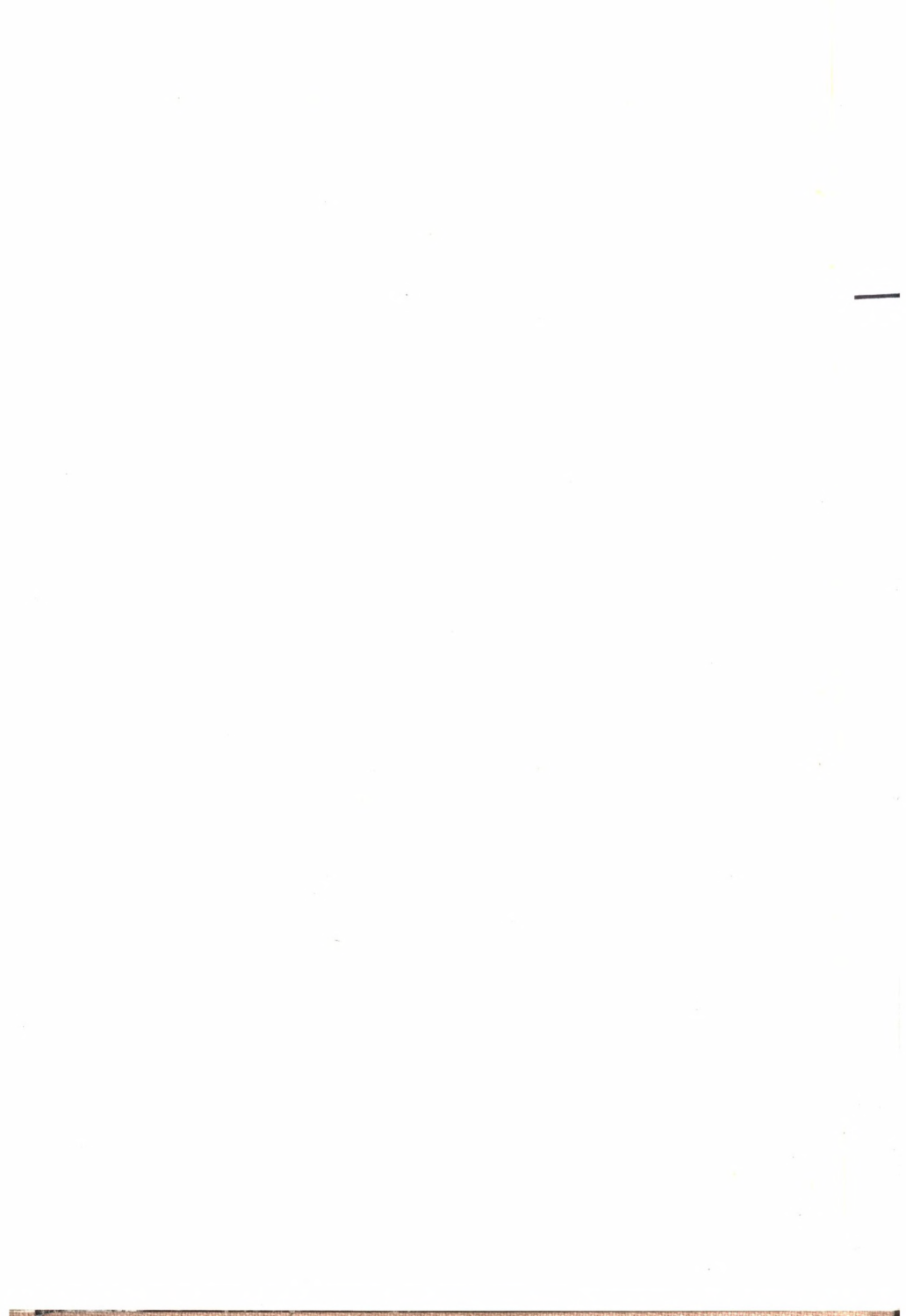
**ЗА БОРТОМ
ПО СВОЕЙ ВОЛЕ**

Чэй Блайт

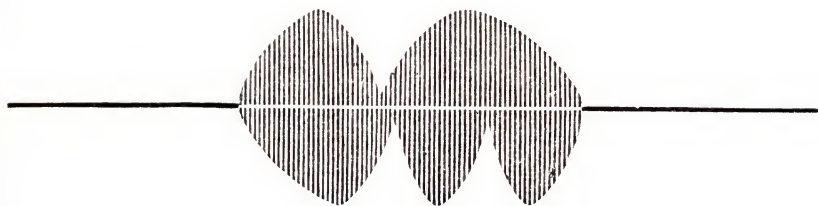
**НЕМЫСЛИМОЕ
ПУТЕШЕСТВИЕ**







**XX век: Путешествия
Открытия
Исследования**



Редакционная коллегия:

Мурзаев Э. М.
председатель

Гвоздецкий Н. А.

Живаго А. В.

Сыроечковский Е. Е.

Фрадкин Н. Г.

91 п
Б 80

Alain Bombard

Chay Blyth

NAUFRAGÉ VOLONTAIRE

**THE IMPOSSIBLE
VOYAGE**

Paris, 1953

London, 1971

Б $\frac{20901-040}{004 (01)-75}$ подписное

© Перевод на русский язык.
Издательство «Мысль». 1975

Ален Бомбар

**ЗА БОРТОМ
ПО СВОЕЙ ВОЛЕ**

стр. 5

Чэй Блайт

**НЕМЫСЛИМОЕ
ПУТЕШЕСТВИЕ**

стр. 207

**Послесловие
кандидата
географических наук
В. И. Войтова**

**Перевод с французского
Ф. Мендельсона и
А. Соболева**

**Перевод с английского
Л. Жданова**



**Издательство
«Мысль»
Москва
1975**

Ален Бомбар



**ЗА БОРТОМ
ПО СВОЕЙ ВОЛЕ**

Рождение идеи

6 Весна 1951 года. Раннее утро. Я мирно сплю в своей комнате при госпитале в Булони. Внезапно раздается телефонный звонок:

— Дежурный?

— Да. Что случилось?

— Кораблекрушение у мола Карно!

— Сейчас иду.

Еще не подозревая всего трагизма катастрофы, я, чертыхаясь, натягиваю на себя одежду и поспешно спускаюсь в приемный покой. Здесь еще никого нет. Швейцар рассказывает мне, что траулер «Нотр-Дам-де-Пейраг» из маленького порта Экизм заблудился в тумане и налетел на конец мола Карно.

Снаружи довольно холодно, но море совсем тихое, и поэтому я не испытываю особого беспокойства. Мол Карно — одно из крайних сооружений порта. Во время сильного ветра он очень опасен, но, когда море спокойно, подняться на него не составляет труда, так как на его внешней, обращенной к морю стороне через каждые двадцать метров устроены лестницы.

Слышится автомобильный гудок: это машина спасательной службы. Двойная дверь распахивается настежь, и, весьма гордый своей ролью, я выхожу вперед... Этого зрелища мне не забыть никогда! Сорок три человека, наваленные друг на друга, словно растерзанные марионетки, лежали передо мной — все босиком и все в спасательных поясах. Наши усилия не привели ни к чему: нам не удалось вернуть к жизни ни одного. Ничтожный просчет, а в результате — сорок три трупа и семьдесят восемь сирот.

Мне кажется, что именно тогда я полностью осознал весь трагизм крушения на море и что именно этот случай зародил во мне идею, которая в дальнейшем привела к экспедиции на «Еретике».

Кораблекрушение! Для меня это слово стало синонимом тягчайших страданий человека, синонимом отчаяния, голода и жажды. Одна только Булонь теряет ежегодно в море от ста до ста пятидесяти своих граждан, а позднее я узнал, что на всем земном шаре в мирное время ежегодно погибает таким же образом около двухсот тысяч человек. Примерно одна четвертая часть этих жертв не идет ко дну одновременно с кораблем, а высаживается в спасательные шлюпки и т. п. Но скоро и они умирают мучительной смертью.

Меня уже давно интересовал вопрос: как долго может противостоять человек всевозможным лишениям, каков предел выносливости человеческого организма? И я пришел к убеждению, что в отдельных случаях человек может перешагнуть через все нормы, обусловленные физиологией, и все-таки остаться в живых.

Длительное время я изучал материалы о заключенных, ссыльных и других группах населения, живущих впроголодь. Но чаще всего подобные теоретические изыскания заканчивались тем, что я сам себя спрашивал: «А к чему мне все это?» Потому что при моей необразованности или моем медицинском образовании — это одно и то же — знания оставались для меня мертвой буквой до тех пор, пока я не находил им практического применения.

Но вот к ряду подобных проблем прибавилась проблема потерпевших кораблекрушение. Особенность ее состояла в том, что внешние факторы, вызывающие страдания человека, не зависят, как в случае с заключенными, от злой воли людей или, как в случае голода в Индии, от внезапной жестокой засухи, когда что-либо изменить невозможно. Наоборот! Потерпевший кораблекрушение попадает в естественную среду, разумеется не безопасную, но в то же время чрезвычайно богатую всем, что необходимо для того, чтобы жить или по крайней мере выжить, добраться до суши или дожидаться подхода помощи. Ведь в одном кубическом метре морской воды в шесть раз больше питательных веществ, чем в кубическом метре земли!

Короче говоря, я думал о том, что, хотя море и представляет для потерпевшего кораблекрушение вечную угрозу, оно не безжалостно, а главное — не бесплодно. Нужно только победить в себе страх перед морем и добыть себе из него пищу. В этой задаче не было ничего неразрешимого. Так я думал о среде, в которую попадает потерпевший кораблекрушение.

Что же касается организма человека, вынужденного бороться с морской стихией и одновременно черпать из нее жизненные силы, то я пришел к убеждению, что физиологи по большей части недооценивают значение разума и его влияние на тело. Я изучил наиболее известные случаи, когда люди выживали в самых отчаянных условиях. Влияние разума на весь организм доказано голодовками Ганди, полярными экспедициями Скотта и Амундсена и плаванием капитана Блайя, которого взбунтовавшаяся команда бросила в открытом море на лодке с восьмидневным запасом воды и продовольствия: жажда мести помогла ему продержаться в море более сорока дней и выжить!

8 Таким образом, здесь существовало явное недоразумение. Нельзя было утверждать: «В таких-то физических условиях можно выжить». Правильнее было бы говорить, пользуясь излюбленной математиками формулировкой, что «при прочих равных данных (а сюда входит влияние разума, под которым я подразумеваю мужество и надежду на жизнь) вполне возможно выжить, если существуют такие-то и такие-то физические условия».

Отправляясь от этого, я вернулся к статистике. Ежегодно пятьдесят тысяч человек погибает, уже находясь в спасательных судах. Неужели ничего нельзя сделать для их спасения? А если можно, то что?

Я принялся перечитывать рассказы о легендарных кораблекрушениях, но, судя по ним, всякая борьба казалась безнадежной, а всякая надежда — бессмысленной.

2 июля 1816 года фрегат «Медуза» выбросился на песчаную отмель в ста восьмидесяти километрах от африканского побережья. Сто сорок девять человек — пассажиры, солдаты и несколько офицеров — разместились на сооруженном наспех плоту, который буксировали шлюпки. При загадочных обстоятельствах буксирный трос оборвался, и плот понесло в открытый океан. На плоту было шесть бочонков вина и две бочки пресной воды. Плот был найден всего через двенадцать дней, но в живых на нем осталось только пятнадцать человек. Десять из них были при смерти и умерли сразу после того, как их взяли на борт.

14 апреля 1912 года трансатлантический пассажирский пароход «Титаник» столкнулся с айсбергом. Через несколько часов «Титаник» затонул. Первые суда подошли к месту катастрофы всего через три часа после того, как пароход исчез под водой, но в спасательных шлюпках уже было немало мертвецов и сошедших с ума. Знамена-

тельно, что среди тех, кто поплатился безумием за свой панический страх или смертью за безумие, не было детей моложе десяти лет. Эти малыши находились еще в достаточно разумном возрасте.

Подобные примеры подкрепили мое интуитивное убеждение, что моральный фактор играет решающую роль. Статистические данные, утверждающие, что 90 % жертв погибает в течение первых трех дней, следующих за кораблекрушением, сразу стали удивительно понятными. Ведь для того чтобы умереть от голода или жажды, потребовалось бы гораздо больше времени!

Когда корабль тонет, человеку кажется, что вместе с его кораблем идет ко дну весь мир; когда две доски пола уходят у него из-под ног, одновременно с ними уходит все его мужество и весь его разум. И даже если он найдет в этот миг спасательную шлюпку, он еще не спасен. Потому что он замирает в ней без движения, сраженный обрушившимся на него несчастьем. Потому что он уже больше не живет. Окутанный ночной тьмой, влекомый течением и ветром, трепещущий перед бездной, боящийся и шума и тишины, он за каких-нибудь три дня окончательно превращается в мертвеца.

Жертвы легендарных кораблекрушений, погибшие преждевременно, я знаю: вас убило не море, вас убил не голод, вас убила не жажда! Раскачиваясь на волнах под жалобные крики чаек, вы умерли от страха.

Итак, для меня стало совершенно очевидным, что множество потерпевших кораблекрушение гибнет задолго до того, как физические или физиологические условия, в которых они оказываются, становятся действительно смертельными.

Как же бороться с отчаянием, которое убивает вернее и быстрее любых физических лишений?

Подготовка

Когда дело идет о спасении человека,
лучше прямо говорить всю правду.

- 10 Конец сентября 1951 года. Жан Ван Хемсберген, один из моих соперников по заплыву через Ла-Манш, звонит мне и предлагает совершить морскую прогулку. Он хочет испытать новый тип спасательного судна. Сразу же после дежурства в госпитале я отправляюсь на берег, и там он показывает мне резиновую надувную лодку, такую же, какой будет потом «Еретик», только поменьше. Кормовая часть этой подковообразной лодки замкнута доской.

В четыре часа пополудни мы пускаемся в испытательное плавание с подвесным мотором.

Погода стоит превосходная.

— А что, если мы отправимся в Фолкстон? — предлагает мой друг. Я соглашаюсь. Мы ложимся на курс северо-северо-запад и плывем к маяку Южного Фуланда, проблиски которого через регулярные промежутки времени указывают нам направление в наступающей темноте. К ночи поднимается ветер, море разгуливается. «Хич-Хайкер» — так называется наша лодка — ведет себя восхитительно, и в 23 часа мы входим в английский порт. У меня нет паспорта, однако англичане во всем идут мне навстречу.

Тем временем погода окончательно испортилась и начался настоящий шторм, столь обычный для Северного моря. Несмотря на все доверие, которое мы питаем теперь к нашему суденышку, мы решаем отложить возвращение, пока не наступит затишье. В понедельник мы собрались было выйти в море, но это оказалось чистейшим безумием. Приходится ждать.

Между тем погода не улучшалась. В госпитале, должно быть, начали всерьез беспокоиться за меня. Правда, я послал туда телеграмму, но все равно мне необходимо вернуться и приступить к работе, потому что мои дежурства окончатся только 1 октября.

Наконец во вторник, в 9 часов утра, несмотря на все уговоры друзей, мы покидаем фолкстонский порт. Море свирепствует по-прежнему. Выйти из порта настолько трудно, что мы начинаем колебаться. Однако возможность провести интересный опыт слишком соблазнительна. В самом деле, разве для кораблекрушения выбирают подходящую погоду? И разве в трех случаях из четырех терпящим бедствие не приходится плыть на утлых судах по такому вот бушующему морю?

Мы плывем, зарываясь носом в волны, и ждем, что мотор вот-вот захлебнется. Но нет, пока все великолепно. «Хич-Хайкер» идет своим курсом в полном одиночестве. Па-де-Кале, этот столь оживленный в обычное время морской перекресток, сегодня пуст. Много раз море готово было нас поглотить, но в 18 часов мы благополучно пристаем к берегу близ Виссана. Опыт удался!

11

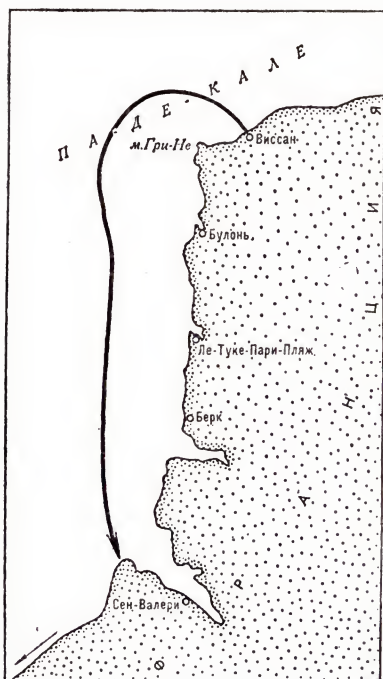
На берегу нас ожидал человек, который в дальнейшем сделался моим меценатом. Это был известный специалист спасательной службы, голландец с открытым и честным взглядом, ростом 1 метр 80 сантиметров, весом 152 килограмма. Он обладал огромной силой убеждения и был очень набожным человеком. Во всяком случае такое впечатление он произвел на меня при первом знакомстве.

В тот день мы разговорились и были одинаково увлечены одной и той же идеей. Тут же он предложил мне стипендию, которая позволила бы мне провести лабораторные исследования, необходимые для подкрепления моей тогда еще только зарождавшейся теории о возможности сохранения жизни потерпевших кораблекрушение. Я должен был научно обосновать возможность найти все необходимое в океане, а затем мы отправимся втроем в море, чтобы на собственном опыте доказать свою правоту. Ибо только человеческий пример может излечить от отчаяния всех, кому, может быть, придется стать жертвами кораблекрушений.

Мне предстояло установить маршрут экспедиции. Всю материальную сторону дела наш меценат взял на себя. Мы решили, что нашим научно-исследовательским центром будет Океанографический музей в Монако. Отплытие было назначено на конец года.

Однако внезапный случай ускорил ход событий, и я приступил к своим опытам в качестве человека, который потерпел кораблекрушение подобно всем остальным помимо собственной воли.

Прежде чем отправиться в Монако, Ван Хемсберген и я должны были побывать в Англии, чтобы присутство-



вать на свадьбе одной нашей близкой знакомой. Но в среду третьего октября, когда мы вышли на нашей надувной лодке из Виссана, чтобы испытать новый подвесной мотор, этот мотор заглох в трех милях к северо-северо-западу от мыса Гри-Не, и мы начали дрейфовать. Так как мы рассчитывали провести только короткое испытание, у нас не оказалось с собой ни паруса, ни весел. Постоянный северо-северо-восточный ветер понес нас, и так мы плыли два дня и три ночи, не имея возможности приблизиться к земле. Берега Франции скрылись из глаз, но, поскольку от устья Соммы линия побережья выдается в море на запад, мы особенно не волновались. Даже не видя берега, мы знали,

что плывем параллельно земле и в конце концов причалим где-нибудь между Сен-Валери и Дьеппом. И вот в пятницу около 9 часов утра мы увидели траулер «Нотр-Дам-дю-Клержэ» и направились к нему, подняв вместо паруса чехол нашей надувной лодки: из больших затруднений обычно выпутываешься с помощью самых простых средств.

Этот урок не прошел для нас даром. В течение двух дней Ван Хемсберген не пил ничего. Я же, наоборот, чтобы умерить жажду, пил понемногу морскую воду, зная, что в малых дозах она не принесет мне ни малейшего вреда. Что же касается еды, то у нас не было ничего, кроме фунта масла, которое случайно оказалось в лодке и от которого только еще больше хотелось пить.

Едва поднявшись на борт траулера, мой товарищ осушает целый кувшин воды. Полагая, что я также хочу пить, я пытаюсь последовать его примеру, но уже после второго глотка останавливаюсь, потому что в сущности не испытываю жажды. Мне это просто показалось. Благодаря морской воде, которую я пил, в организме доста-

точно влаги и вода мне не нужна. Любопытно только лиш-
ний раз отметить, насколько сильно влияние психики на
организм! Иной раз разум заставляет тело стремиться
к тому, в чем оно в сущности совсем не нуждается.

Через три дня после этого я прочел в одной газете:

«Ален Бомбар умер голодной смертью! Труп найден
близ Сен-Валери». Обо мне уже начали сочинять роман-
тические истории! В действительности же два человека,
которые, едва ступив на берег, бросились на аэродром,
чтобы застать самолет, отлетающий на Тукэ, и поспеть
в Англию к свадьбе, меньше всего походили на трупы.
Но тут в дело ввязалась береговая охрана, и началось
первое действие фарса, который я окрестил «Комическая
интермедия». Этот фарс с самыми неожиданными эпизо-
дами разыгрывался и в дальнейшем в продолжение всего
моего плавания.

13

Итак, комическая интермедия.

Первое действие происходит в бюро, заставленном сто-
лами. На столах — горы бумаг. За одним из столов сидит
морской офицер с пятью большими нашивками и орет во
всю глотку. Я сижу перед ним словно школьник, который
провинился, но не желает признавать свою вину.

— Известно ли вам, что вы подлежите суду Морского
трибунала? Вы вышли из территориальных вод, не имея
на то разрешения!

— Но ведь для мелких судов это не обязательно...

— Не обязательно! Но такие суда называются «пляж-
ными», и нигде не сказано, что они могут выходить из
территориальных вод!

— Но разве им запрещается плавать в открытом море?

— Этого тоже нигде не сказано!

— В таком случае...

Но офицер перебивает меня:

— Все равно, такие фокусы вам даром не пройдут!
Я этого не допущу!

— Но ведь я был только пассажиром, и в лодке нахо-
дился ее владеец! Это вы знаете?

— Я не желаю вам отвечать! О моем решении вам со-
общат позднее!

На этом мы расстаемся, так ни до чего и не договорив-
шись. Но судьба улыбнулась мне, как это случалось еще
не раз во время подобных же комических интермедий.
В приемной я сталкиваюсь с офицером в таком же чине,
однако на сей раз это настоящий моряк, капитан Мопэу.
Он раскрывает мне объятия и говорит:

— Поздравляю тебя, дорогой мой!

Научная подготовка

19 октября я прибыл в Монако и сразу отправился в Океанографический музей с просьбой предоставить мне место в одной из лабораторий.

Меня принял заместитель директора господин Беллок, который позднее следил за моими опытами с неослабевающим интересом и всегда относился ко мне по-дружески. Благодаря ему мне в тот же день были созданы все условия для изысканий, и я сразу принялся за работу.

14 Прежде чем рассказывать о ней, необходимо кратко подытожить все, что было известно относительно кораблекрушений к тому моменту, когда я приступил к своим опытам. А также то, что считалось известным.

Есть два основных вида кораблекрушений: береговое (вблизи земли) и кораблекрушение в открытом море. Из 200 тысяч ежегодных жертв морских катастроф немногим более половины погибает у самых берегов. Спасением этих людей занимаются самоотверженные спасатели из Общества помощи утопающим. В открытом море дело обстоит совсем по-другому.

Если 50 тысяч человек тонет ежегодно тотчас же после катастрофы, то что происходит с остальными 50 тысячами жертв, которым удается попасть в спасательные лодки? В этом случае также возможны два исхода.

Я разделяю суда на два типа. Суда первого типа держат постоянную связь с землей; их радио не умолкает в продолжение всего рейса. К таким судам относятся пассажирские пароходы и крупные военные корабли. Если они идут ко дну, весь мир тотчас же узнает, в каком месте произошла катастрофа. Это место указывается с точностью до нескольких миль, и поэтому помощь приходит к ним очень быстро. Так, например, было с «Титаником». В подобных случаях достаточно, как говорят, «поддержать дух» потерпевших кораблекрушение, чтобы они спокойно ожидали подхода спасательных судов. Им нет надобности заботиться о пище и воде в течение длительного срока.

Но кроме того, существует другой тип судов, которые держат с землей лишь периодическую радиосвязь, причем перерывы между передачами довольно значительны — 6, 12, а то и все 24 часа. После того как их радиосигнал был принят в последний раз, такие суда проплывают значительные расстояния, и в случае катастрофы никто не знает, где именно она произошла. Поэтому найти шлюпки с оставшимися в живых невозможно. Так бывает со всеми судами, которые обычно называются «бродягами»: с боль-

шими траулерами, крупными грузовыми пароходами и рыбацкими судами. Своим опытом я хотел оказать реальную помощь потерпевшим кораблекрушение именно на таких судах.

Что предпринимается для их спасения сейчас? Я был совершенно убит, когда узнал, что таких людей заранее считают погибшими. Самое большее, что для них делают — и то лишь в особо благоприятных случаях, — это организуют десятидневные поиски, которые практически ничего не дают, так как на море не остается следов. По истечении 10 дней поиски в соответствии с какими-то «нормами» нашей цивилизации прекращаются. Полагают, что, проведя десять дней в открытом море, никто из потерпевших кораблекрушение все равно не останется в живых и искать их дальше совершенно бессмысленно. Подобная точка зрения обосновывается тем, что ни человек, ни снаряжение в данных условиях якобы не могут выдержать дольше.

15

Необходимо было вернуть этим несчастным надежду. Одно это спасало бы ежегодно тысячи людей, и тысячи вдов не проливали бы по ним слезы. Ради этого стоило рискнуть одной жизнью.

Итак, я принялся составлять подробную библиографию по следующим вопросам:

а) обучение людей на случай возможного кораблекрушения;

б) поддержание жизни после кораблекрушения;

в) рыбы и их строение;

г) способы рыбной ловли;

д) благоприятные ветры и течения.

Одновременно я начал проводить на себе лабораторные опыты, пытаюсь тем, что может быть доступно потерпевшему кораблекрушение. Ван Хемсберген, который присоединился ко мне, занялся испытанием спасательных судов различного типа.

Нужно было изучить все.

В течение шести месяцев я занимался химическим анализом морской воды, исследованием различных видов планктона и корпел над изучением строения рыб. В своих опытах я должен был исходить из того, что спасательная шлюпка снабжена всеми необходимыми предметами лишь теоретически, но на деле все, что могло из нее исчезнуть, исчезло в тот самый момент, когда эти предметы действительно оказались необходимыми.

В первый же день я нашел научное подтверждение своей мысли в только что вышедшем «Бюллетене друзей Океа-

нографического музея». Это было небольшое сообщение, сделанное в Академии наук 17 декабря 1888 года самим основателем Океанографического музея князем Монако Альбертом I.

«Как видно из приведенных фактов,— говорилось в сообщении,— экипаж судна, оставшийся без провианта в северной части Атлантического океана, а также где-либо в другом море с умеренной или теплой температурой воды, вполне может избежать смерти от истощения, если будет располагать, хотя бы частично, следующим снаряжением:

16

1) одной или несколькими мелкими сетками размером от метра до двух на двадцатиметровом тросе для вылавливания морской фауны и отцеживания саргассовых водорослей;

2) несколькими пятидесятиметровыми шнурами, оканчивающимися латунными поводками длиной в три браса¹ с большим крючком и искусственной наживкой для ловли тунцов;

3) небольшой острогой, сделанной из обломков, чтобы гарпунить морских окуней, и несколькими блестящими крючками, на которые окуни ловятся иногда даже без всякой наживки;

4) гарпуном для более крупных животных, которых привлекают обломки кораблекрушений.

Перечисленные мною предметы в большинстве случаев помогут мореплавателям с затонувшего корабля поддерживать свое существование до подхода помощи».

Теперь следовало определить, какая пища и в каких количествах необходима человеку в подобных условиях, и доказать, что в любом случае море способно обеспечить его этой пищей.

Что может дать море в любой момент? Морскую воду, рыбу и планктон².

Что касается состава морской воды, то в одном ее литре в среднем содержится³:

¹ Брас — старая морская мера длины, равная 162 см. Три браса равны, таким образом, 4 м 86 см.— *Прим. пер.*

² Планктон состоит из миллионов мельчайших, почти микроскопических существ, находящихся во взвешенном состоянии в любых водах, как соленых, так и пресных. Он подразделяется на две основные группы: на зоопланктон, состоящий из животных микроорганизмов и рыбных икринок, и на фитопланктон, или растительный планктон, состоящий из мельчайших водорослей. Биологическое значение планктона огромно. Достаточно сказать, что для китов, самых крупных из существующих ныне млекопитающих, планктон является единственной пищей.

³ Согласно данным J e a n R o u c h. *Traité d'océanographie physique*. Flammarion.

NaCl — 27,3 г
 MgCl_2 — 3,4 г
 MgSO_4 — 2,0 г
 CaSO_4 — 1,3 г
 KCl — 0,6 г
 CaCO_3 — 0,1 г
 H_2O — 965,3 г

Анализ рыб тех видов, которые должны были мне попадаться во время экспедиции, дал следующие цифры по трем основным составляющим их элементам¹:

Название рыб	Количество воды в %	белки в %	жиры в %
Скат	82,2—76,8	24,2—18,2	1,6—0,1
Акула	68,0	15,2	16,0
Золотая макрель . . .	78,89—77,00	19,00—17,25	3,31—1,0
Морской лещ	78,90	18,42	0,34
Сардина	78,34	21,00—16,3	12,00—2,0
Анчоус	76,19	21,92	1,11
Бонито	69,17—67,5	24,0—18,52	12,46—7,0
Морской окунь	79,94—77,00	19,96—18,53	2,50—0,84
Летучая рыба	75,6	19,5	3,9
Макрель	74,27—68,84	23,10—17,59	8,36—5,14
Тунец	58,5	27,0	13,00
Рыбья икра	От 48,8 до 78,31	От 11,50 до 45,9	От 1,16 до 16,2

17

Что же касается планктона, то его состав, разумеется, гораздо разнообразнее. К тому же он меньше изучен. Поэтому я принялся именно за планктон, чтобы попытаться отыскать в нем те элементы, которых мне еще не доставало.

Я очутился в положении человека, которому дают материалы в самых ограниченных количествах и приказывают: «Постройте мне из этого дом!» И я построил.

Человеку прежде всего нужно пить. Каждый знает, что вода гораздо важнее пищи. Без пищи можно протянуть до тридцати дней, но если человека оставить совершенно без воды, то смерть неизбежна уже на десятый день.

Откуда же взять пресную воду? Довольно скоро я пришел к заключению, что ее мне даст рыба, причем в количестве, вполне достаточном. Приведенная выше таблица показывает, что от 50 до 80 % веса рыбы приходится на воду. Именно эта влага и должна спасти меня от жажды, потому что в организме рыбы вода пресная.

¹ По данным C r e a c h. Les protides liquides du poisson.

Вам, наверное, приходилось есть рыбу, которую нерадивая хозяйка забыла посолить. Такая рыба совершенно безвкусна. И в самом деле, как показал в дальнейшем анализ, плоть рыбы содержит гораздо меньше соли, чем мясо млекопитающих. Правда, есть несколько исключений, к которым мы вернемся, когда речь пойдет о белках.

Итак, если удастся извлечь жидкость из рыбы, мне будет достаточно трех килограммов рыбы в день, чтобы полностью обеспечить себя водой, необходимой для поддержания жизни. Оставалось только извлечь эту жидкость. Но такая задача уже выходила за рамки лабораторных исследований.

18 Но что произойдет, если я ничего не буду ловить? Как мы увидим в дальнейшем, именно такова судьба потерпевших кораблекрушение в течение первых трех-четырех дней после катастрофы. Если человек не будет пить, на десятый день неизбежно наступит смерть от обезвоживания организма. И если даже он начнет через несколько дней получать свой нормальный водный рацион, этого будет уже недостаточно: такой рацион будет лишь поддерживать его на прежнем пониженном уровне, но не сможет дать ему то количество влаги, которое необходимо организму для нормального существования. Значит, крайне важно именно в первые дни, когда нет рыбы, давать организму нормальное количество влаги. А для этого можно пить морскую воду.

Морская вода опасна — это знает буквально всякий. Если пить ее в больших количествах, это приведет к смерти от нефрита. Но как же тогда быть? Решение вытекает из простого ознакомления с химическим составом морской воды. Важнейшим ее элементом является хлористый натрий (поваренная соль). Ну что ж! Отныне я буду поглощать свой обычный дневной рацион поваренной соли, принимая ее с морской водой. Это позволит мне выпивать от 800 до 900 граммов соленой жидкости. Единственное, с чем придется считаться, это с концентрацией соли в организме. Необходимо, чтобы она не превышала возможностей мальпигиевых клубочков ¹. Иными словами, соленую воду можно пить лишь в течение 5—6 дней, так как в дальнейшем употребление ее грозит привести к нефриту.

¹ Мальпигиевые клубочки представляют собой фильтры, через которые проходят соли в почках. В случае перенасыщения организма минеральными солями эта часть почек работает особенно напряженно. Вся сложность заключается в том, чтобы определить, сколько времени этот фильтр сможет работать безотказно.

«Но как быть с другими растворенными в морской воде солями?» — могут спросить маловеры. И на это я могу ответить! В восьмистах граммах морской воды содержится:

— такое же количество магнезии ($MgCl_2$), как в одном литре минеральной воды Сали (3,4 г);

— такое же количество сульфата магния ($MgSO_4$), как в одном литре минеральной воды Монмирэль (2 г);

— такое же количество сульфата кальция ($CaSO_4$), как в одном литре минеральной воды Контрексвиль (1,3 г);

— такое же количество хлористого калия, как в одном литре минеральной воды Бурбон (0,6 г);

— такое же количество углекислого кальция ($CaCO_3$), как в одном литре минеральной воды Виши «Гранд Грий» (0,1 г).

19

Таким образом, проблема воды была, по-видимому, разрешена.

Теперь я мог заняться пищей в собственном смысле этого слова.

Прежде всего необходимо было определить, какое количество сырой пищи могло дать нужное число калорий, разделенных по трем основным группам на белки, жиры и углеводы.

Таблица состава рыб ясно показывает, что с количественной точки зрения белков в рыбе более чем достаточно.

Но дело осложняется тем, что человеческий организм капризен: он нуждается в совершенно определенных веществах. Некоторые из них, например аминокислоты, ничем не могут быть заменены. Подобные вещества врачи называют динамическими. В человеческом организме их насчитывается десять ¹. И рыбы должны были мне их дать все. Вот в каком количестве содержатся эти вещества в рыбах различных пород и в креветках:

Название рыб	Белки в том порядке, в каком они даны в примечании к стр. 19									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Макрель	5,8	3,8	5,2	7,2	8,1	2,7	3,5	4,9	1,0	5,4
Сельдь	5,5	2,4	4,9	7,1	7,8	2,7	3,4	4,4	0,8	5,0
Сардина	5,1	4,7	4,6	7,2	8,4	2,8	3,7	4,3	1,0	5,2
Тунец	5,3	5,7	4,7	7,2	8,3	2,8	3,5	4,5	1,0	5,1
Креветка	9,4	2,2	5,3	8,5	8,5	3,4	4,5	4,1	1,0	5,1

¹ Это: 1) аргинин, 2) гистидин, 3) изолейцин, 4) лейцин, 5) лизин, 6) метионин, 7) фенилаланин, 8) треонин, 9) триптофан, 10) валин.

Следует еще сказать, что мне нужно было опасаться некоторых вредоносных веществ: таких, например, как уреиды. Но они встречаются в больших количествах лишь у хрящевых рыб. Таким образом, следовало относиться с осторожностью к акулам и скатам.

Что касается жиров, то здесь нужно было выяснить лишь одно: есть ли в рыбах фосфорные жиры, или жиры, содержащие фосфор? Да будет мне дозволено, не останавливаясь на деталях, просто сказать, что такие жиры в изобилии встречаются во всех рыбах.

20 Но затем передо мной возникла сложная проблема, великая проблема для врачей-диетологов. Что делать с углеводами? Как быть с сахаром? Их можно получить двумя путями: либо непосредственно в пище, извне, либо путем воспроизводства их в самом организме. Увы, на снабжение извне мне рассчитывать не приходилось! Где я найду в море сахар? Правда, он есть в планктоне, в частности в планктоне растительном. Но может ли человеческий организм усвоить углеводы в тех соединениях, в каких они содержатся в фитопланктоне?

Сахаристые вещества подразделяются на три основные группы:

1. Сахар, усваиваемый непосредственно. Обычно он называется сахар C_6 , так как его молекула представляет собой цепь из шести атомов углерода. К этой группе относится глюкоза.

2. Сахариды или сахар C_{12} (двенадцать атомов углерода), такие, как сахароза: тростниковый сахар или сахар из свеклы. Сахариды не усваиваются непосредственно, зато они гидролизуются, т. е. молекулы их делятся пополам и образуют по две молекулы C_6 каждая.

3. Наконец, полисахариды, или сахар C_n . Здесь n обозначает число атомов углерода в молекуле, которое различно для каждого вида, но всегда очень велико. Такова целлюлоза, не расщепляющаяся, не гидролизующаяся, с образованием некоторого количества сахара C_6 и неусваиваемая организмом. К несчастью, в планктоне содержится сахар только этой последней группы.

Правда, в печени рыб есть орган, вырабатывающий глюкозу. Но если я буду есть рыбью печень в больших количествах, я рискую заболеть самыми тяжелыми болезнями, которые вызываются избытком двух необходимых, однако опасных веществ: витамина А и витамина D. Оставалось одно — вырабатывать в собственном организме нужные мне углеводы из других веществ, которыми я буду питаться.

Такого рода синтез возможен и осуществляется вполне нормально, когда человек питается мясом и жирами. Но для этого организму требуется много воды. Я очутился в заколдованном круге. Ведь для того чтобы добыть воду, мне нужно было достаточное количество рыбы! Только опыт, поставленный на человеке, мог подсказать выход из положения. И единственное, что тогда поддерживало во мне надежду,— это пример эскимосов. Шесть месяцев подряд в течение всей полярной зимы они питаются только мясом и жирами, пьют лишь солоноватую воду, полученную из растопленного льда, и тем не менее, по-видимому, не страдают опасными желудочными расстройствами.

Кроме всего вышеперечисленного, человеческому организму необходимы, хоть и в количествах бесконечно малых, еще некоторые вещества. Речь идет о пресловутых витаминах. Они оказывают свое действие в самых ничтожных дозах, однако полное отсутствие витаминов приводит к серьезным заболеваниям, вызывает всякого рода авитаминозы. И наоборот, чрезмерное количество витаминов в организме становится причиной не менее опасных болезней. Человеку совершенно необходимы четыре витамина: А, В, С и D. Без них он не может обходиться даже самое короткое время. Что же касается остальных витаминов, то их отсутствие ничем не угрожает человеку на протяжении довольно значительного срока.

Как известно каждому, рыбий жир содержит исключительно большое количество витаминов А и D. Не случайно в нормальных условиях эти витамины извлекают из рыбьей печени.

Точно так же в теле рыб содержится много витаминов V_1 и V_2 . Зато в нем никогда не удавалось обнаружить витамин V_{12} , но я полагаю, что даже длительное отсутствие в организме этого вещества не очень опасно. Анемия, вялость, которую я испытывал в конце экспедиции, очевидно доказывают, что витамин V_{12} , играющий роль возбuditеля, встречается в море лишь в самых ограниченных количествах.

Но и после того как все эти сложные проблемы были разрешены, оставалась еще одна, самая страшная для мореплавателей. Речь идет о цинге. Цинга вызывается резким нарушением обмена веществ вследствие недостатка витамина С, содержащегося в свежих фруктах, зелени, овощах и в других растениях. Отсутствие витамина С ведет к цинге, очень опасной болезни, которой так страшились мореплаватели в старину.

Как же избежать этой опасности?

Я рассуждал следующим образом: животные подразделяются в этом отношении на две группы — одни вырабатывают аскорбиновую кислоту (витамин С) в своем организме, другие получают ее извне вместе с пищей. В частности, киты, нуждаясь в аскорбиновой кислоте, получают ее извне. Но киты питаются только планктоном да мельчайшими рачками, обитающими в планктоне. Следовательно, я найду витамин С в планктоне. В дальнейшем химический анализ подтвердил это предположение.

22

Таким образом, я составил довольно полный рацион питания: у меня были витамины А, В, С и D, необходимые для жизни, а с точки зрения калорийности я располагал достаточным количеством белков и жиров. Итак, я отправился в путь лишь с одной нерешенной проблемой: хватит ли моего водного рациона на то, чтобы вырабатывать в организме необходимое количество углеводов? Вопрос, признаться, не праздный.

Практическая подготовка

Я заметил, что с помощью цифр можно довольно легко убедить в своей правоте специалистов, но зато моряки относились к этим цифрам гораздо сдержаннее. Стоило мне заговорить с кем-либо из них о своей работе, и я неизменно слышал один и тот же ответ: «Все это превосходно, но ведь это только теория! Пока вы сидите в своей лаборатории, все возможно! Другое дело в море. Нам-то это известно!»

Итак, нужно было преодолеть самое сложное препятствие: нужно было подавить это убийственное отчаяние, эту смертоносную безнадежность. Такая задача выходила за рамки проблемы питания. Но если вода важнее пищи, то надежда для человека важнее и нужнее воды. Если жажда убивает быстрее голода, то отчаяние убивает гораздо быстрее жажды. «Помни, человек, ты прежде всего — разум!» Значит, нужно было прежде всего заняться разумом.

Кто обычно терпит кораблекрушение? Ученый или моряк? Врач или рыбак? Конечно, вторые. И вот я решительно свернул с проторенной тропинки.

Необходимо было, чтобы моя теория перестала быть только теорией и начала приносить какую-то пользу. Но для этого нужно было испытать ее на человеке, нужно было отправиться в плавание.

Какой маршрут подошел бы больше всего в данном случае? Надо было изыскать способ, позволивший бы участникам этого опыта остаться одним в море на протяжении длительного периода — не менее месяца, но и не более трех. Нужно было выбрать такой путь, на котором течения и ветры наверняка донесли бы нас до берега и на котором во избежание соблазна нам не встретилось бы ни одно судно.

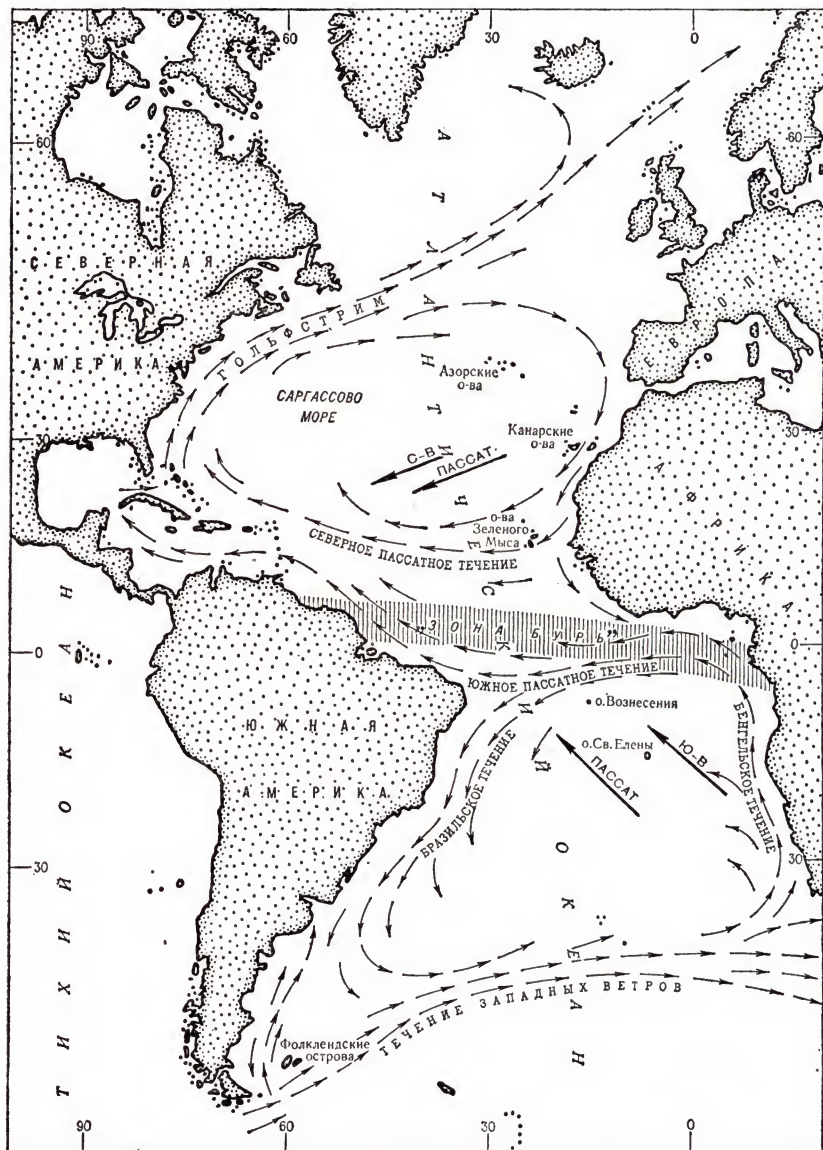
И наконец, этот маршрут должен был быть таким, чтобы мы смогли не только поразить воображение людей, но и доказать, что человек может жить в открытом море вдали от всех берегов.

И вот я погрузился в изучение так называемых «исключительных» плаваний, главным образом одиночных. Я не буду останавливаться на истории одиночных морских путешествий, достаточно подробно описанных моим другом Жаном Меррьяном¹. Скажу только, что изучение этих плаваний показало мне с достаточной ясностью, что, для того чтобы привлечь к нашей экспедиции внимание, нужно пересечь океан, а для этого лучше всего избрать Атлантический океан, который позволит нам пробыть вдали от берегов столько времени, сколько нужно, и что, для того чтобы наверняка доплыть до какой-нибудь земли приблизительно за два месяца, не встречая соблазнов на каждом шагу, нужно идти дорогой пассатов, иными словами, совершить еще раз второе и четвертое путешествия Христофора Колумба: Испания — Канарские острова — мимо островов Зеленого Мыса к Антильским островам.

Так мы оставляли в стороне главные морские пути: тот, который ведет к Северной Америке и Антильским островам, пролегает севернее, а тот, что ведет к Южной Америке, проходит южнее. Одновременно мы оставляли в стороне Саргассово море и зону бурь, где мы затерялись бы, не принеся никому никакой пользы.

Занимаясь в Монако приготовлениями к экспедиции, я успевал одновременно выполнять массу дел. Целыми днями я просиживал в библиотеке, роюсь в каталогах и извлекаю из них с помощью библиотекаря господина Комэ «запас пищи» на неделю вперед. Почти ежедневно я выходил в море на одном из судов Океанографического музея, на «Пизе» или на «Эйдере». И наконец, я без устали выжимал влагу из самых разнообразных рыб, стараясь добиться

¹ Jean Merrien. Les Navigateurs solitaires (Denoël). — Ж а н М е р р ь я н. Мореплаватели-одиночки, изд. Деноэль.



наилучших результатов как с точки зрения вкуса, так и с точки зрения количества. В конечном счете я убедился, что, для того чтобы добыть воду, рыбу лучше всего отжимать в самой обыкновенной соковыжималке.

Понемногу я знакомился с тем, что должно было стать моей пищей. Результаты оправдывали мои ожидания. К тому же лабораторные опыты все больше и больше подкрепляли мою теорию.

По какой-то счастливой случайности вокруг моего проекта не было почти никакой шумихи. Я полагаю, что этому способствовала добродушная ирония и благожелательный скептицизм большинства тех, кто о нем знал. Я мог работать спокойно. Но если уж говорить правду, то следует сказать, что по-настоящему верил в «это» я один.

25

Назначенные первоначально сроки нашего отплытия откладывались все дальше. Сперва предполагалось, что наш экипаж будет состоять из трех человек: Ван Хемсбергена, нашего мецената и меня. Потом это число возросло до пяти, потом до шести человек. Вначале речь шла об обыкновенной спасательной лодке, а теперь наш распорядитель фондов настаивал на испытании какого-то совершенно невообразимого сооружения.

Я хочу остановиться на этой истории, которая сыграла немалую роль в том, что я превратился в «одинокого странствующего рыцаря».

Наш меценат и так уж внес немало изменений в первоначальные планы. Но теперь, под предлогом того что мы должны отплыть на более подходящем судне, он решил воспользоваться катамараном. Это сооружение, разновидность полинезийского плота, состояло из двух узких лодок, соединенных между собой палубой, и в общем сильно смахивало на водяной велосипед, только вместо педалей и винта здесь двигателем должен был служить парус.

...Итак, он прислал нам «образец» такого катамарана, чтобы мы испытали его, совершив рейс до Корсики и обратно. Сработан он был вполне прилично... для прогулок вдоль пляжа, но только для подобных прогулок — не более.

Немало дней провозились мы с Жаном Ван Хемсбергенем, снаряжая эту нелепую посудину. Один господь бог знает, как хохотали над нами местные жители!

Наконец ясным утром в один из последних дней ноября нас выводят на буксире из порта. К 11 часам поднимается легкий бриз. Наш катамаран развивает довольно большую

скорость, но на обратном пути одна из поперечных соединительных распорок ломается. Тем не менее все, казалось бы, должно было закончиться благополучно. Надо сказать, что оба поплавка сверху были открытыми, для того чтобы можно было в них сесть, как в каноэ. Стремясь испытать наше плавучее сооружение на остойчивость, мы не задраили отверстия, и волны время от времени заплескивались в наветренный поплавок. Случилось то, что должно было случиться: внезапно вода захлестнула этот поплавок и наш катамаран перевернулся. В этот момент мы находились в середине залива Монте-Карло. Ветер понес нас к мысу Мартен, где мы и выбрались на берег часов в 8 вечера. Я первым добрался до земли вплавь, а за мною — Жан Ван Хемсберген, которого дотащил вместе с катамараном буксир. В довершение всего в это дело вмешалась полиция: я ободрал об острые камни мыса бедро, и кто-то уже успел сообщить властям, что в лесу бродит голый окровавленный человек.

Я не зря говорил о том, что, прежде чем оказаться за бортом по своей воле, мне еще предстояло невольно испытать несколько кораблекрушений!

Этот случай должен был бы убедить нашего мецената, что идти дальше по такому пути совершенно бессмысленно. Но увы, вместо того чтобы отказаться от своей идеи, он принялся разрабатывать проект большого катамарана, длиной в 14 метров, с кабиной и камбузом (!). Становилось все более очевидным, что наши цели и наши пути расходятся все дальше и дальше. В ответ на все мои скромные пожелания или возражения я слышал только одно: этой экспедиции необходимо придать международный характер; в плавание должно отправиться несколько судов сразу, и вообще торопиться некуда, и, наконец, это будет кругосветное путешествие! Все наши планы превращались в утопию. А главное, какое отношение имели подобные прожекты к потерпевшим кораблекрушение?

Постепенно в моей голове укрепились мысли, что мне нужно держаться наших первоначальных планов, все готовить, а потом поставить своих попутчиков перед свершившимся фактом. Я говорил себе, что, когда мои нерешительные коллеги увидят, что все уже готово, какое-то решение они примут, и экспедиция действительно состоится в тех примитивных условиях, которые для нее необходимы. Мне сообщили, что все будет подготовлено к маю — июню. Про себя я решил завершить к этому времени свои исследования и, когда придет снаряжение,

отплыть во что бы то ни стало. Я надеялся, что наш великодушный друг не будет на меня в претензии.

К концу марта я в основном довел до конца свои исследования и теоретическую работу. Моим соседом по лаборатории был тогда доктор С. К. Кон из Ридингского университета, приехавший в Монако для изучения рачков гамбаротти¹. Он предложил познакомить меня со специалистами, которые могли бы сообщить мне некоторые недостающие сведения. Я отправился в Англию и благодаря доктору Кону, а также доктору Мэджи из министерства здравоохранения встретился там с рядом представителей авиации и флота. Один из них, доктор Уитенгхэм, впоследствии стал моим другом.

27

Эти люди уточнили, что именно их интересует и в чем они сомневаются (если у них возникали сомнения). Что касается Уитенгхэма, то после встречи с нашим меценатом он даже сам приехал в Монако. К сожалению, я дважды упустил возможность встретиться со специалистом по планктону профессором Кембриджского университета Мак Кэнсом и должен был покинуть Англию, так и не повидав его.

Моя непродолжительная поездка в Англию имела совершенно неожиданные последствия. На таможне в Кале один из служащих спросил меня:

— Ну что, опять поплывете через Ла-Манш?

Я рассмеялся и ответил:

— Ничего похожего! Теперь я поплыву через Атлантический океан!

Тогда он мне не поверил и тоже засмеялся. Но позднее, подумав, он сказал себе: «А почему бы и нет?» — и сообщил об этом в редакцию одной английской газеты.

Таким образом, наш проект вскоре стал достоянием печати. Ко мне, в мою лабораторию в Монако, приехал журналист, а вслед за тем в газетах начали появляться статьи, зачастую грубо искажающие правду. Сам того не предполагая, я заварил такую кашу, по сравнению с которой кухня начинающего алхимика показалась бы детской шуткой. Преувеличениям не было числа. Заговорили о «первой премии музея имени Бомбара», о «профессоре Бомбаре» и т. п. Вся эта шумиха сильно смахивала на ярмарочную рекламу и начинала мешать моей работе. Но нет худа без добра! Зато теперь ко мне толпами хлы-

¹ Гамбаротти — маленькие рачки зоопланктона, один из важнейших элементов пищи китов. Насколько мне известно, они появляются на поверхности моря только в районе между Ментоной и мысом Мартен.

нули добровольцы, и я уже не опасался, что мне придется отправиться в плавание в одиночку.

Поскольку я рассчитывал плыть с Ван Хемсбергенем, нам оставалось найти еще одного попутчика, и тогда наш экипаж был бы укомплектован полностью. И вот однажды ко мне в гостиницу явился высокий рыжий англичанин, эдакий невозмутимый флегматик, и сказал, что поступает в мое распоряжение вместе со своим секстаном и судном. Это был Герберт Мьюир-Пальмер, гражданин Республики Панама, более известный под именем Джека Пальмера. Превосходный моряк, он совершил на собственной десятиметровой яхте «Гермуана» переход от Панамы до Каира через Атлантический океан. Когда это было, мне так и не удалось точно выяснить. Затем он вместе с женой отплыл из Каира и приплыл в Монако через Кипр, Тобрук и Мессинский пролив. В Монако он жил уже около года, оставшись без средств, как это частенько случается со многими путешественниками.

Я подробно рассказал ему о наших планах. Вдвоем или втроем мы должны на такой же лодке и в таких же условиях, в каких оказываются люди, потерпевшие кораблекрушение, остаться без пищи и без воды и доказать всему миру, что даже в этих условиях можно выжить. Он попросил у меня несколько часов на размышления, не желая ничего решать сгоряча. Затем он снова пришел ко мне и просто сказал:

— Доктор Бомбар, я ваш.

С каждым днем он становился мне все симпатичнее, и я искренне радовался этой «находке». Но пока мы находились еще на суше. Помимо своей воли я не переставал себя спрашивать: «А что с нами будет, когда мы начнем голодать? Не набросимся ли мы друг на друга? Я знаю, как поведет себя Хемсберген, но Пальмер...»

Именно из этих соображений мы решили для начала провести опыт в Средиземном море, вместо того чтобы сразу отплыть в океан из Танжера или Касабланки. Средиземное море, столь обманчиво напоминающее озеро, должно было стать нашим полигоном для испытания снаряжения и людей. Чем немилосерднее оно будет к нам, тем большую службу оно нам сослужит. Так мы узнаем, что нас ждет впереди и будем готовы к встрече с Атлантическим океаном.

Возвратившись к своим первоначальным планам, я договорился с конструктором, изготовившим наш «Хич-Хайкер», чтобы он сделал нам такую же лодку, но только побольше. Однако переговоры затягивались.

Со всех сторон я получал более или менее серьезные предложения от желающих плыть вместе со мной. Журналисты не давали мне покоя.

Среди писем, которые я получал, попадались иной раз прелестные, иной раз совсем странные. Например, один предлагал взять его с собой из чисто гастрономических соображений: в случае неудачи экспедиции он заранее разрешал себя съесть.

Другой сообщал, что уже трижды безуспешно пытался покончить с собой и теперь просил взять его в экспедицию, полагая, что я изобрел самый верный способ отправиться на тот свет.

Третий предлагал мне в качестве пассажирки свою тещу, заклиная меня начать спасение утопающих с его семейства, которое идет ко дну из-за этого нежного содания.

29

А что сказать о тех, кто спрашивал меня, как им поливать морской водой цветы? Ведь я утверждаю, что она утоляет жажду! Или о тех, кто, не теряясь ни в каких условиях, старался всучить мне для испытания какое-то более или менее усовершенствованное снаряжение?

В четверг 15 мая мне позвонил по телефону Жан-Люк де Карбуччия, сделавшийся впоследствии моим верным другом. Он брался издать мою будущую книгу и предлагал подписать договор, благодаря которому окупались все экспедиционные расходы и жена могла спокойно ожидать моего возвращения. В субботу 17 мая я приехал в Париж и после шумных переговоров с конструктором получил наконец лодку, которой суждено было носить имя «Еретик». Торжествуя, я вернулся в Монако вместе со своим трансатлантическим кораблем. Мы могли наконец выйти в море как раз тогда, когда многие начали сомневаться в том, что экспедиция состоится. Я вызвал телеграммами Ван Хемсбергена и нашего мецената. Последний прибыл накануне отплытия и заявил:

— Это самый прекрасный день моей жизни! Сегодня мой день рождения и сегодня день отплытия. Ван Хемсберген задерживается, но я его заменю.

Мне пришлось ему долго доказывать, что со своими 152 килограммами он несколько осложнит наше плавание в столь хрупкой посудине и что он принесет нам гораздо больше пользы, если останется на суше и займется подготовкой следующего этапа экспедиции.

Теперь мы были готовы к отплытию, назначенному на 24 мая.

Конструктор, аэронавт Дебрутель, в последний раз проверял в порту Монако нашу надувную лодку. Это была плоскодонка длиной в 4 метра 65 сантиметров при ширине 1 метр 90 сантиметров. Она отвечала всем условиям, которые предъявлялись к судну в такой экспедиции, как наша. Эта лодка представляла собой туго накачанную резиновую колбасу, изогнутую в форме вытянутой подковы, оконечности которой были соединены деревянной кормой. Благодаря такой корме мы могли не бояться, что наши лески или поводки перетрут резину; для надувной лодки это было бы губительно. На резиновом дне лежали легкие деревянные слани.

30

Боковые поплавки ее состояли каждый из четырех отсеков, которые накачивались и спускались независимо один от другого. Дальнейшее плавание показало, насколько разумно подобное устройство. Дно лодки было практически плоским. Неподвижно укрепленный брус, как хребет, делил лодку вдоль на две части, образуя небольшой килевой выступ, который при том же сопротивлении волнам увеличивал устойчивость лодки на море. Плоскодонка двигалась при помощи четырехугольного паруса площадью около трех квадратных метров. К несчастью, этот парус крепился на мачте, слишком далеко вынесенной вперед, что не позволяло нашей лодке идти против ветра. Тем не менее она могла совершать некоторые маневры благодаря двум выдвижным киям, укрепленным по бортам на уровне трети длины лодки, считая от носа. Эти две металлические пластины нужны были главным образом для причаливания к берегу.

Теперь оставалось только получить разрешение на выход в море. Могут подумать, что это было пустой формальностью. В действительности же дело обстояло совсем по-другому, и был момент, когда я не без оснований опасался, что наша экспедиция не состоится из-за отсутствия этого разрешения. Всего за несколько дней до отплытия я с изумлением узнал, что суд в департаменте Нор заочно приговорил меня к штрафу в две тысячи франков за нарушение правил навигации в открытом море. Я немедленно сел в поезд и выехал, чтобы опротестовать это решение и оправдаться.

Второй акт того, что я называю «комической интермедией», разыгрался в торжественной обстановке уголовного суда. Меня обвиняют в том, что я без разрешения воспользовался для плавания в открытом море судном, фигурирующим под названием «прогулочная лодка».

Я прошу слова:

— Господин судья, прежде всего меня удивляет тот факт, что к ответственности привлекли одного меня, хотя я был всего лишь пассажиром лодки, которой управлял ее владелец. С другой стороны, я хочу спросить: получил бы я тогда разрешение на плавание в открытом море, если бы стал о нем ходатайствовать?

— Никто не стал бы вам запрещать такое плавание или давать подобное разрешение. Оно не обязательно.

— В таком случае...

Но тут, как чертик из коробки, выскакивает господин помощник прокурора. До сих пор он не раскрывал рта, но зато теперь разражается громовой речью, исполненной желчи.

— Я считаю своим долгом обратить внимание суда на то, что обвиняемый представляет собой угрозу обществу. Своим пагубным примером он может увлечь за собой и привести к гибели многих молодых людей. Он был приговорен заочно к двум тысячам франков штрафа. Но в действительности он совершил аналогичный проступок дважды, и поэтому я настаиваю, чтобы сумма штрафа была удвоена!

— Господин судья, я в настоящее время подготавливаю экспедицию, которая, по-видимому, будет иметь мировое значение. Я прошу вас ради себя и ради вас самих оправдать меня.

— Как известно суду, обвиняемый прибыл из Монако. А оттуда недалеко и до Марселя¹. Он веселый шутник: вся эта экспедиция существует лишь в его воображении.

После этого суд удаляется на совещание и приговаривает меня условно к двум штрафам по тысяче франков каждый со следующей формулировкой: «За нарушение правил навигации в открытом море, выразившееся в том, что обвиняемый использовал для плавания в открытом море прогулочную лодку». Для подачи апелляции у меня уже не осталось времени, и я вернулся в Монако.

В Монако у меня произошла одна несчастная встреча, которая едва не сорвала всю экспедицию.

Ко мне явился довольно представительный мужчина лет тридцати, по виду типичный американский репортер. Со свойственной некоторым журналистам стремительностью и фамильярностью он принялся меня интервьюировать и вдруг спросил:

— А у вас есть радиопередатчик?

¹ Марсельцев во Франции считают завзятыми шутниками и выдумщиками.— *Прим. пер.*

— Нет.

— Нет? Дорогой мой, благодарите бога, что вы встретились со мной! Я вам достану передатчик.

И пока я с изумлением смотрел на моего неожиданного благодетеля, еще не решаясь верить своим ушам, он продолжал:

— Мы очень интересуемся вашим опытом. Знаете ли вы, что установка приемника-передатчика на посудине вроде вашей выдвигает целый ряд сложных технических проблем? Мы хотели бы их разрешить, разумеется, с вашей помощью. Вы согласны? Вам нравится такой проект?

32 Я бросился пожимать ему руку, всячески выражая свою признательность.

— Добейтесь от властей княжества разрешения на передачи. Это самое сложное. Как только у вас будут свои официальные позывные, мы к вам приедем.

— Но... в таком случае мне хотелось бы получить аппаратуру как можно скорее. С ее установкой придется, по-видимому, повозиться.

— Доверьтесь нам во всем.

И с этими словами он отбыл.

Вне себя от радости я обратился с заявлением к властям княжества Монако, попросив ускорить дело. Разрешение я получил на руки 23 мая, но, поскольку благоприятный ответ был мне дан заранее, я смог сообщить о нем моему репортеру уже 20 мая.

За четыре дня до этого, 16 мая, я был в Париже и рассказал там обо всем Жану-Люку. Я ожидал безудержных восторгов, но он отнесся к этому делу сдержанно.

— Знаешь ли ты, какие трудности связаны с подобной установкой? — спросил он меня. — Знаешь ли ты, что, для того чтобы с помощью слабенького приемника-передатчика поддерживать связь через океан за три тысячи километров, нужно быть настоящим радиотехником или по крайней мере опытным радиолюбителем?

По правде говоря, я и сам об этом подумывал. Я даже предупредил моего репортера, что ничего не смыслю в радио.

— Тем лучше! — ответил он мне.

Посеяв в Париже тревогу, я уехал. А Жан-Люк после долгих раздумий отправился к Жану Феррэ из Французского объединения радиолюбителей и обратился к нему за советом.

Я был преисполнен доверия. Тогда я еще не знал, что мне придется обойтись без радио. Но я об этом не жалею:

во всяком случае я получил взамен двух верных друзей.

22 мая. Жан Феррэ звонит мне из Парижа. Его возмущение может сравниться только с его неутолимимым любопытством:

— Какие лампы стоят в вашем аппарате? Какой тип антенны? Какой источник энергии? На каких волнах вы будете работать? Какой у вас приемник?

Смущенный собственным невежеством, говорю в ответ:

— Я им доверяю.

— Но известно ли вам,— спрашивает он меня,— что даже профессионалам требуются месяцы предварительной подготовки для разрешения подобной проблемы? Известно ли вам, что даже нам, любителям, привыкшим обходиться самыми скромными средствами и работать в самых неподходящих условиях, требуется по крайней мере две недели на установку и наладку уже готовой аппаратуры? Сегодня 22 мая. Вы хотите отплыть 24-го. И у вас еще ничего нет? Вы просто сумасшедший!..

И он вешает трубку.

Я тотчас же звоню моему радиорепортеру:

— Поспешите! Я отплываю двадцать четвертого...

— Дорогой доктор, мы это знаем. Доверьтесь нам.

23 мая я встречаю на перроне вокзала Карбуччия и Феррэ. Последний вместо приветствия потрясает перед моим носом листом бумаги, на котором отпечатано на машинке:

«Президент Французского объединения радиолюбителей откомандировывает г-на Жана Феррэ F 90v¹ в распоряжение доктора Бомбара с тем, чтобы он изучил совместно с ним все технические вопросы радиосвязи во время его экспедиции. Г-н Феррэ должен держать доктора Бомбара в курсе всех мер, принятых для того, чтобы провести этот опыт, представляющий для радиолюбителей первостепенный интерес как с технической, так и со спортивной точки зрения.

Подпись: *Маршвиль F 8 NH*».

Такой оборот дела меня удивил. Тогда мне объяснили, что мой случай был исключительным. В самом деле, подобного опыта не проделывали еще никогда. Следовательно, моя аппаратура должна была представлять собой

¹ Каждый радиолюбитель получает от Главного радиоправления свои позывные. Французские позывные начинаются с буквы F. Позывные монашеских радиолюбителей начинаются шифром ЗА9.

шедевр технической мысли, прежде всего с точки зрения идеальной изоляции от воды и конденсирующейся влаги, причем такой изоляции, которая не загромождала бы и не утяжеляла мою лодку. Далее, такая аппаратура должна была иметь безотказный источник питания и работать при любой антенне на всех волнах. Для подобного приема и передачи нужно было либо самому быть опытейшим радистом, либо обладать чрезвычайно сложным приемником-передатчиком...

— А знаете ли вы, — не унимался Жан Феррэ, — что из-за нерегулярности распространения коротких волн вам придется, чтобы обеспечить связь, проходить весь диапазон от десяти до сорока метров? В определенные часы невозможно услышать даже передатчик мощностью в сто тысяч ватт, а в вашем их самое большее десять!

Оставался только один выход: привлечь к этому делу радиолюбителей. Может быть, они с их умением ловить и разбирать даже самые слабые позывные сумеют меня услышать. Ведь на земном шаре их целых двести тысяч! Предупрежденные французскими радиостанциями, двести тысяч любителей будут слушать меня день и ночь.

Я не знал, как мне выразить свою признательность этим двумстам тысячам добровольцев, которые будут безотрывно следить за моими сигналами.

— Хм, для того чтобы убедиться, будет ли им за чем следить, я должен сперва осмотреть вашу аппаратуру!

Я снова бросаюсь к телефону. С другого конца провода мне отвечают:

— Не волнуйтесь, все будет на месте. Мы приедем завтра утром.

Тогда Жан Феррэ сам садится к телефону:

— Знаете ли вы, какие трудности вас ожидают?

— Конечно.

— На какую антенну вы рассчитываете?

— Антенну мы прикрепим к мачте.

— Да ведь у «Еретика» мачта всего в два метра высотой! С такой антенной ни один передатчик не сможет работать.

— ???

— Может быть вы остановитесь на антенне, привязанной к шару-зонду или на металлической раздвижной?

— Конечно, конечно!

— А какой у вас приемник?

— Об этом можете не беспокоиться.

— А рабочая волна?

— Десять мегациклов (тридцать метров).

Эти сведения были тотчас переданы по телеграфу господину Маршвилю, президенту французского радиовещания. Он ответил немедленно: «30 метров рабочая волна WWV точка. Ничего не понимаем».

Мы понимали еще меньше. WWV — вашингтонская радиостанция Национального информационного центра заполняла весь эфир своими сигналами, и моему несчастному аппарату никогда не удалось бы пробиться сквозь эти мощные передачи, звучащие на той же волне.

Снова звоним по телефону и снова слышим в ответ:

— Ни о чем не беспокойтесь.

Пятница 23 мая. В Монако прибыл представитель фирмы.

35

— Я послан, чтобы все подготовить, — заявляет он. — Аппаратуру доставят завтра.

Мы растолковываем ему, как обстоит дело. Пораженный, он восклицает:

— Ну, знаете, это номер!

У нас не хватило сил даже улыбнуться ему в ответ.

Окончательно убедившись, что из этой затеи ничего не выйдет, я уже хотел позвонить еще раз, от всего отказаться и заявить, что отплываю без радио. Меня удержала одна мысль. А что, если они в самом деле все подготовили и я сведу на нет все их усилия?

Пятница. Уже полдень. И все еще никого и ничего. Моя жена встревоженно спрашивает Жана Феррэ:

— Как вы думаете, мы с Аленом сможем переговариваться?

Он не отвечает ни слова. Наш добрый друг мечется, словно лев в клетке. Он думает о сотнях часов, необходимых любителю для отладки приемника-передатчика, и о той работе, которую необходимо проделать радиотехникам для установки аппаратуры. А ее все еще нет.

Раздается телефонный звонок: «Мы сейчас приедем!» 15 часов, 16 часов, 17 часов. Любители Монако и Ниццы просто потрясены легкомыслием швейцарских радиотехников, которым мы полностью доверились.

24 мая. Отплытие по-прежнему назначено на 15 часов. В 11 часов группа радиотехников наконец прибывает в Монако. Как они ухитрились потратить целых четыре часа на то, чтобы проехать всего пятьдесят километров?

Представитель радиостанции устремляется к Жану Феррэ.

— С кем я могу договориться о закреплении за нами исключительного права?

Жан смотрит на него, ничего не понимая. Исключительного права? Какого исключительного права? Ведь речь идет о том, чтобы помочь двум «потерпевшим кораблекрушение», которые рискуют своей жизнью, чтобы спасти жизнь другим!

— Я говорю о предоставлении нам исключительного права на трансляцию ваших радиопередач. Вы сейчас поймете. Если у меня будет исключительное право на эти передачи, я смогу их продать Би-Би-Си, а может быть, даже американцам!

Пока они разговаривают, я осматриваю аппаратуру. Передатчик представляет собой голую схему, собранную на панели. Она ничем не прикрыта. Такие схемы даже в радиомастерских ставят на стол с бесконечными предосторожностями. Приемник — самый простой, батарейный, какой можно купить где угодно. Только генератор действительно хороший.

— А где антенна? — спрашиваю я.

— Знаете, мы ничего не успели сделать. Но вы будете пользоваться антенной, привязанной к воздушному змею.

В полдень Жан собирает всех нас в гостинице.

— От имени Французского объединения радиолюбителей, которое поручило мне высказать вам мое мнение, я утверждаю, что с подобной аппаратурой никакая связь между вами и землею невозможна, потому что:

во-первых, эта аппаратура не защищена от морской воды;

во-вторых, нужно быть специалистом-радиотехником, чтобы ею пользоваться. При первом же порыве ветра, при первой же неисправности, если даже просто оборвется антенна, вы ничего не сумеете сделать. Аппарат выйдет из строя. Мы будем думать, что вы погибли, и терзаться неизвестностью;

и, наконец, в-третьих, ни Бомбар, ни Пальмер не знают азбуки Морзе. А передатчик рассчитан только на морзянку.

В ответ на это радиотехники заявляют:

— Дорогой доктор, не беспокойтесь ни о чем! Главное, не слушайте этого молодого человека! У него, конечно, самые добрые намерения, но у него нет опыта. Доверьтесь нам! Мы обо всем позаботимся.

Мои друзья совершенно убиты. Жена умирает от волнения. Мы с Пальмером держим военный совет.

Теперь я знаю, что радио работать не будет. Ну и пусть! Месяц тому назад я о нем даже не думал. У потерпевшего кораблекрушение не бывает радио. Нужно плыть.

Но поскольку ветер неблагоприятный, мы сможем отплыть только на следующий день. Таким образом, у радиотехников еще будет в запасе двадцать четыре часа.

Я никогда не забуду последних слов моего журналиста, проводившего радиорепортаж с борта катера, который должен был вывести нас в море 25 мая:

— Мы будем вас запрашивать по радио! Отвечайте так: точка — да, тире — нет. Прощайте, доктор! Точка — да, тире — нет, точка — да, тире...

* * *

Здесь я хотел бы рассказать о последнем дне перед отплытием. С того момента как печать заинтересовалась нашей экспедицией, число любопытных и журналистов непрерывно возрастало. Вскоре я полностью постиг все тайны моментальной фотографии, в которой каждый воображает, что именно он первый отыскал самый лучший ракурс. В течение последних недель репортеры буквально осаждали меня, и я уже не мог больше работать. Но в день отплытия началась настоящая ярмарка. Я не мог пройти по улице с женой без того, чтобы какой-нибудь незнакомец не подбежал ко мне со словами:

— Не будете ли вы так добры обнять мадам Бомбар? Я вас сниму!

Шумиха, поднятая вокруг экспедиции, создавала неблагоприятную атмосферу для отплытия. Разумеется, печать должна осведомлять читателей обо всем. Но не менее верно и то, что большинство читателей интересуется не столько фактами, сколько оригинальными анекдотами. Случилось так, что газеты, идя навстречу своим читателям, многих ввели в заблуждение относительно целей нашей экспедиции, а в глазах некоторых и вовсе ее опорочили. На первый план была выпячена «сенсационность» нашего плавания. Но при этом совершенно забыли основную цель, к которой мы стремились, выходя в Средиземное море: мы хотели просто-напросто испытать людей и снаряжение. Создалось такое положение, при котором малейшее, даже кажущееся отступление от того, что мы говорили, и — что еще страшнее! — от того, что нам приписывали, могло навсегда дискредитировать всю экспедицию. Никто не желал считаться с тем, что каждое испытание начинается на ощупь и требует многих попыток. Помимо нашей воли, нам навязали ореол славы... в отделе происшествий. В действительности же, как я уже говорил, Средиземное море было для нас только репети-

цией и ничем иным быть не могло. И тем не менее при любой неудаче нас предали бы анафеме.

Чрезмерный интерес прессы к нашей экспедиции таил в себе еще одну опасность. Ведь весь этот опыт с начала и до конца противоречил общепринятым нормам. С точки зрения так называемого здравого смысла это была сплошная ересь.

Я считался еретиком по многим причинам. Во-первых, потому, что мы хотели доплыть до заранее определенного пункта на лодке, которую все признавали неуправляемой и непригодной для такого плавания. Эта первая ересь непосредственно затрагивала судостроителей и моряков. В самом деле, многие специалисты уверяли нас, что мы не уплывем дальше Йерских островов. Но гораздо страшнее была вторая ересь, которая заключалась в том, что я ломал общепринятые представления, утверждая, что человек может жить одними дарами моря и пить соленую воду. И наконец, третья ересь, о которой в одной «серьезной» газете было сказано следующее: «Даже опытные моряки на кораблях не считают, что они всегда могут справиться с бушующим морем, ветрами и течениями. И в то же время какой-то новичок без колебаний доверяет свою жизнь и жизнь своего товарища обыкновенной ореховой скорлупке, которая не была даже осмотрена морским инспектором!»

После всего этого я дал нашей лодке имя «Еретик».

К счастью, нас поддерживало немало авторитетных людей. Благодаря личному вмешательству господина Жана Гавини, заместителя министра военно-морского флота, я получил разрешение на плавание в открытом море. Теперь «Еретик» мог плыть под французским флагом до самых берегов Америки.

Средиземное море

Отплытие

С самого раннего утра мы собрались в маленьком порту Фонвей. Журналисты тотчас же набросились на нас с расспросами. Я ответил им, как мог, и принялся за осмотр снаряжения, уложенного в надувную лодку. 39

Толпа уже начала собираться, хотя отплытие было назначено на три часа пополудни: в это время обычно бывает более сильный ветер. Техники работают не покладая рук над установкой радиоаппаратуры. Им помогают добровольцы, радиолюбители Монако и Ниццы.

Часа в два прибывает нотариус и запечатывает герметические банки с неприкосновенным запасом: этот запас предназначен на тот случай, если расчеты на чисто морской рацион питания не оправдаются. Пробившись сквозь толпу фоторепортеров, которые меня осаждают, внезапно появляется представитель Океанографического музея и сообщает мне, что ни одно судно музея не сможет отбуксировать нас в открытое море ни в субботу, ни в воскресенье.

Здесь нужно раз и навсегда объяснить одну вещь. Наша надувная лодка не могла идти против ветра. Для того чтобы сделаться потерпевшими кораблекрушение, нам нужно было отойти как можно дальше от берега, потому что иначе встречный ветер сразу же вынес бы нас на сушу. А чтобы этого избежать, необходимо было, чтобы нас отбуксировали, как плот Кон-Тики, миль на десять от берегов.

К счастью, в тот день в порту стоял американский крейсер, капитан которого смог предоставить нам один из своих быстроходных катеров.

Толпа с каждым часом становилась все многочисленнее. Но тут поднялся юго-западный ветер, и если бы мы отплыли, нас выбросило бы обратно на берег в самый короткий срок. Все зрители, разумеется, с нетерпением ждали, когда же мы наконец выйдем из порта. Но по-

сколько капитан американского крейсера согласился отбуксировать нас в море на рассвете следующего дня, мы решили отложить отплытие. Джек полагал, что завтра ветер будет нам благоприятствовать. Местные метеорологи предсказывали то же самое и, как ни странно, на этот раз не ошиблись.

Когда провожающие узнали о том, что отплытие откладывается на завтра, многие зрители и даже некоторые журналисты, обозленные бесцельным ожиданием, принялись ругаться, обвиняя нас в мистификации. В этот момент ко мне подошел здоровенный, похожий на ковбоя детина в широкополой шляпе.

40 — Послушай, малыш, — сказал он, — один добрый совет! Мне такие штуки знакомы по Южной Америке. Главное, не глупи. Если твой компаньон загнется, не вздумай его выбросить за борт. Съешь его! Сожрать можно все. Я сам жрал даже акулье мясо.

— Спасибо, я воспользуюсь твоим советом.

— И подумать только, что ты долгие месяцы будешь хихикать над всеми, а здесь на земле они будут все это время проливать о тебе слезы!..

После этого я отправился к себе в гостиницу, чтобы хоть немного отдохнуть.

В 4 часа 30 минут утра мы уже снова были в порту. Толпа провожающих сильно поредела. Остались только наши преданные друзья. Атмосфера становится все более напряженной, и отплытие как-то сразу приобретает реальный характер. «Ярмарка» кончилась. Теперь речь идет всерьез о начале долгого и трудного плавания. Постепенно во мне крепнет уверенность: мы отплываем, экспедиция начинается.

Нас провожают немногие: Жинетта (моя жена), Жан, Жан-Люк, несколько репортеров и швейцарские радиотехники. Джек и я выпиваем по последней чашке кофе с молоком и заказываем по последнему бутерброду с ветчиной. Но когда через несколько минут нам приносят бутерброды, мы от них отказываемся. Мысленно мы уже начали наше трудное путешествие. Какая в сущности разница, перестанем мы есть сейчас или через несколько часов! Если бы мы знали, сколько раз нам еще придется вспоминать об этих несъеденных бутербродах во время ожидавшего нас многодневного поста!

Пять часов утра! Ровно в пять с точностью, свойственной всем военным морякам мира, американский катер с крейсера входит в наш маленький порт. Им командует сам капитан, одетый, несмотря на ранний час, в парадную

форму. Все уже готово. Джек и я молча усаживаемся в «Еретик». Нам трудно говорить: с самого утра мы еще не обменялись ни словом.

— Готово? — кричит нам капитан.

— Да.

— Пошли!

И катер неторопливо ведет нашу лодку в ожидающее нас открытое море. Мы сидим на бортовых поплавах друг против друга, свесив ноги внутрь.

Море скоро начинает волноваться, и мы получаем представление о том, что такое плохая погода. Волна идет короткая, злая, с неправильными интервалами; гребни то и дело внезапно сталкиваются, усиливая волнение. Катер ныряет носом и валится с борта на борт. Однако наша надувная лодка, несмотря на волны, сохраняет равновесие, в котором я вижу залог нашей безопасности. Она обладает тем, что в физике называется «идеальная устойчивость на плоскости». «Еретик» спокойно идет через волны, не испытывая ни килевой, ни бортовой качки. На американском катере все вынуждены цепляться за что попало, чтобы удержать равновесие: сигнальный колокол на нем раскачивается из стороны в сторону и время от времени слышится звонкий удар. А мы с Джеком сидим и спокойно машем руками, прощаясь с провожающими.

41

С самого начала плавания «Еретик» продемонстрировал свое превосходство над судном «ортодоксом».

Стоя на катере, Жинетта делает героические усилия, чтобы улыбнуться. Несмотря на то что солнца не видно, она в темных очках, но и они не могут скрыть ее слез.

В нескольких сотнях метров от берега к нам присоединяются еще два-три судна. Наше первое отплытие уже приобретает характер праздника. Правда, на этот раз праздника довольно скромного. Лишь позднее с каждым новым этапом нашего плавания торжествующий «Еретик» стал приобретать все новых и новых приверженцев. А в тот день нас еще мало кто знал и мало кто понимал.

Мы еще отвечаем улыбками на улыбки провожающих, машем руками в ответ на их прощальные возгласы и в то же время чувствуем оба, и Джек и я, что мы уже далеки от них, очень далеки. Мы уже не принадлежим к их сухопутному миру, а составляем одно целое с нашим хрупким суденышком, в котором для нас на протяжении многих дней воплотится вся вселенная.

На море появляются белые барашки. Скоро их бесчисленные стада станут нашими единственными спутниками.

Сквозь водяную пыль, которая начинает нас окатывать с головы до ног, доносится звон колокола с катера. Джек подает знак — и буксирный трос падает в воду. Последнее прощание. Хоровод судов с журналистами описывает вокруг нас еще один круг. Мы продолжаем машинально махать им руками. Но человеческие существа, сами не зная этого, уже стали для нас чужими. Мы отдалены от них необычностью нашего плаванья, и эта преграда непреодолимее, чем стена. Да, это так! Это ощущение вдруг охватывает нас с необыкновенной силой внезапного и непреложного откровения: мы и люди отделены друг от друга! Наша жизнь в море уже стала гораздо реальнее, гораздо ощутимее и гораздо важнее всех отношений с этими существами, хоть они и находятся еще совсем неподалеку от нас. Единственные слова, еще не потерявшие смысла, которые мы можем сейчас им сказать, — это просьба: «Уплывайте же, уплывайте!» Нам хочется прокричать им эти слова, но мы не произносим их даже шепотом.

Постепенно все суда удаляются. И вот мы, наконец, совершенно одни, среди чуждой нам стихии, на поверхности которой нас поддерживает жалкий поплавок. Я почувствовал приближение страха, страшного врага, пытавшегося не раз сломить меня за последние семь месяцев. Он внезапно обрушился на нас, словно исчезновение последнего судна за линией горизонта расчистило ему дорогу. Но на сей раз это была лишь царапина по сравнению с глубокими ранами, которые страх наносил мне впоследствии. Потом нам еще пришлось испытать страх, настоящий страх, а не эту мгновенную тревогу, вызванную отплытием. Настоящий страх — это паника тела и души, обезумевших в схватке со стихией, когда кажется, что вся вселенная неумолимо ополчилась на тебя.

Резкие порывы ветра усиливались. Тучи закрывали от нас все еще спящую землю. Можно было различить только вершину горы Собачья Голова и гребень итальянской части хребта Бордигера.

Катера исчезли вдаль: лишь белые полосы пены еще видны на воде. Мы остались одни, лицом к лицу с тем неведомым, к которому мы стремились. Мы так часто думали об этом одиночестве, что сейчас оно показалось нам драгоценным подарком, о котором мы мечтали долгие годы и который наконец-то получили. Вода, ветер, плеск волн — все было на месте! До сих пор не хватало только нас. Но теперь, когда мы наконец прибыли на это странное свидание с неизвестным, круг замкнулся. Теперь все как будто бы было в порядке.

Плавание вблизи берегов (25—27 мая 1952 года)

Сначала мы с Джеком молчим. Это молчание давит нас невыносимо. Мы чувствуем гнет грядущего, еще неизвестного, но неотвратимого.

Мы не стали сразу поднимать парус. Опасаясь, что он не выдержит порывов ветра, Джек решил постепенно испытать его надежность, а заодно и прочность мачты. Но для того чтобы нас не снесло к Ницце, мы впервые воспользовались плавучим якорем ¹. «Еретик», послушный нашей воле, легко поворачивается носом в сторону итальянского берега.

43

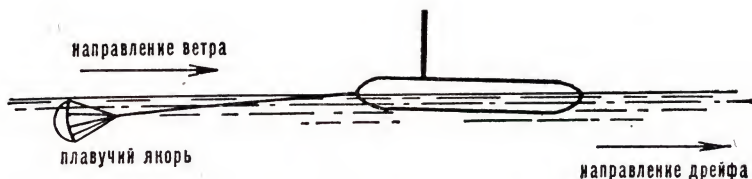
Наконец занялся день. Туман рассеялся, и мы увидели, что побережье угрожающе близко от нас. Прежде всего нужно было уйти как можно дальше в открытое море, чтобы удалиться от мысов, выдающихся на восток. Это были опасные препятствия на нашем пути.

Впереди нас подстерегало немало ловушек: мыс Ферра, Антибский мыс, Леренские острова. Следом за ними находился мыс Камара и тотчас же — остров Леван, который даже самые большие оптимисты считали непреодолимым препятствием для нашего суденышка. За островом Леван побережье отклонялось к западу, и перед нами открывалось чистое море.

Ветер утих. Теперь мы подняли парус. Эта операция оказалась чрезвычайно сложной, потому что нужно было добираться до мачты, вынесенной далеко вперед. Наша лодка походила на ванну, закрытую в носовой части и открытую с кормы. Свободным оставалось лишь неболь-

¹ Плавучий якорь некогда был в большом почете у моряков, и знаменитый капитан Восс вновь доказал его пригодность. Такой якорь можно соорудить из любого предмета, способного держаться на воде в полупогруженном состоянии и привязанного тросом к носу корабля. Действует плавучий якорь по следующему принципу: он удерживает корабль носом против волн, чтобы тот принимал их удары в самом выгодном для корпуса положении. В случае бури паруса убирают, и корабль начинает дрейфовать по ветру. Он тянет за собой плавучий якорь. Но тот, испытывая сопротивление воды, всегда поворачивает корабль носом против ветра. Таким образом, одновременно замедляется дрейф и корабль не рискует попасть под удар бортовой волны, которая может его перевернуть.

Наш плавучий якорь представлял собой маленький парашют, который раскрывался в воде, когда лодка его тянула, и таким образом выполнял свою роль тормоза. В сущности мы замедляли дрейф точно так же, как парашютист замедляет падение. Впоследствии, для того чтобы уменьшить в соответствии с моей теорией количество необходимого снаряжения, я приспособил плавучий якорь и для других целей.



шое пространство в два метра на метр десять сантиметров, на котором мы теснились вдвоем. Ходить по тенту, закрывавшему переднюю часть лодки, мы не решались, боясь прорвать непрочную материю. Поэтому нам пришлось показывать чудеса акробатики, пробираясь к носу по одному из бортовых поплавков. Возвращение требовало еще большего проворства. Но чаще всего я просто ложился на поплавок и подтягивался к мачте на руках.

Парус поставлен, и наш «Еретик» двинулся вперед. Право же, под полным парусом с туго натянутым шкотом он шел неплохо! Наша лодка гордо бороздила море, оставляя за кормой мощный след, совершенно не соответствовавший ее скорости. Но все равно мы чувствовали, что движемся.

Позади нас разбегались крутые буруны. Вначале мы судили о скорости хода по этому следу, но позднее я научился определять ее по степени натяжения шкота. Пока что мы шли со скоростью не более полутора узлов¹. Но все же мы двигались вперед!

Однако около 11 часов ветер ушел от нас. В этот момент мы находились как раз напротив мыса Ферра. Поистине, стать потерпевшими кораблекрушение оказалось не так-то просто!

Тишина гнетет нас, и все же нам приходится делать над собой усилие, чтобы как-то прервать молчание. Каждый думает о том, что он оставил на суше. Теперь, когда мы наконец-то можем здраво оценить все случившееся, нами овладевают воспоминания и сожаления, как самыми обыкновенными сухопутными людьми. Образы друзей и близких вновь занимают свое место в наших сердцах. Мы уже больше не могучие герои, мы снова становимся простыми смертными, какими мы и были на самом деле.

Чтобы встряхнуться, мы устраиваем первый военный совет. При этом каждый из нас старается показать другому, что он безмятежно спокоен. И тут оказывается, что

¹ Узел — мера скорости движения судов, составляющая одну морскую милю (1,852 км) в час.— *Прим. пер.*

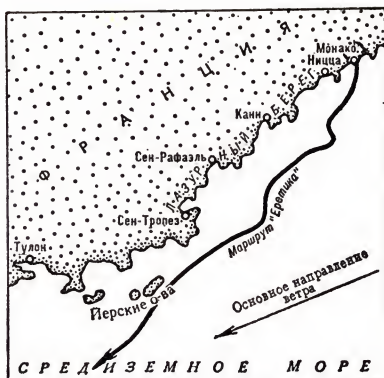
самое трудное — это говорить нормальным голосом: мы оба все время невольно сбиваемся на шепот. Но мы понимаем, что так дело не пойдет, что, если мы не перестанем опасливо перешептываться, страх услышит нашу жалкую молитву и, торжествуя, воцарится над морем.

Пользуясь тем, что ветра нет и нам не нужно маневрировать, мы окончательно приводим в порядок снаряжение, необходимое для жизни на море. Прежде всего мы забрасываем две дорожки, чтобы обеспечить себе пропитание, затем самым тщательным образом разрабатываем расписание: на суше, несмотря на длительную подготовку, мы не успели сделать это как следует.

Прежде всего, как организовать дежурства? Днем, пока один из нас находится за рулем, другой должен отдыхать. Я считал, что при такой ненормальной жизни отдых для нас важнее всего. Особенно трудную задачу в этом отношении представляла ночь. Воды Средиземного моря все время бороздят различные суда; поэтому было необходимо, чтобы кто-то из нас всегда бодрствовал. Мы разделили ночь на две части, или, вернее, на две вахты: один дежурил с 20 часов до часу ночи, другой — с часу до 8 утра.

Все вещи были размещены так, чтобы мы могли сразу найти любую из них даже ощупью, в полнейшей темноте. Впереди под брезентом в специальных непромокаемых мешках мы поместили фотопринадлежности, пленку, навигационные книги, секстант, аптечку, опечатанный при отплытии неприкосновенный запас, средства для сигнализации на случай бедствия и все, что могло понадобиться для ремонта лодки. Компас вместе с компасной коробкой занял место перед рулевым, который должен был не сводить с него глаз.

Не было еще ни одной поклевки, а время трапезы уже наступило. Тогда мы заменили плавучий якорь планктонной сетью, которая служила нам ту же службу и вдобавок собирала для нас пищу. За час мы собрали около двух столовых ложек питательной кашицы, довольно приятной на вкус, но малоаппетитной на вид. Она состояла



преимущественно из зоопланктона, который придавал ей вкус пюре из креветок или лангустов — ну просто объедение!.. Тем не менее Джек, пока я поглощал свою долю, поглядывал на меня с некоторой опаской. Но он не захотел быть трусом и в конце концов осторожно пригубил свою порцию с видом заблудившегося в прерии европейца, которому индейцы племени сиу предлагают отведать слизнякового варенья. К его великому удивлению, блюдо оказалось не таким уж противным, и я втайне торжествовал.

46 Мало-помалу мы освоились, и, когда прекрасный закат завершил чудесный весенний день, нам уже казалось вполне нормальным наше присутствие на этом еретическом судне. Все наши тревоги улетучились.

Я довольно скоро начал смотреть на нашу странную жизнь в лодке, как на совершенно естественную, благодаря тому что мы привыкли к ней постепенно. Вслед за тревожными отплытиями пришло спокойствие, раны разлуки зарубцевались. Позднее, когда я оказался в Атлантическом океане, это произошло еще быстрее. Моя теория подтвердилась. Достаточно было продержаться только первые часы, чтобы начать осваиваться.

Считается, что морская вода действует как слабительное. Возможно, что содержащиеся в ней сульфат натрия и сульфат марганца вызывают такой эффект, когда люди находятся на суше, в нормальных условиях, но, судя по собственному опыту, я полностью отрицаю подобное ее действие на человека, находящегося в море ¹. Джек проявил гораздо большее недоверие к морской воде и предпочел надеяться на проблематичный успех в рыбной ловле и на маловероятный дождь. От употребления морской воды он воздерживался, несмотря на все мои советы и уговоры. Его поведение было ярким доказательством того, насколько опасны бывают укоренившиеся в нас традиции. Даже мой пример не мог его переубедить.

А ведь пока мы находились на суше, мои выводы казались ему безупречными и он был готов применить их на деле. Но как только он оказался в реальных условиях, «табу», наложенное на морскую воду предыдущими поколениями, полностью овладело его сознанием. Таким образом, в одном спасательном судне встретились классический «ортодоксальный» тип терпящего бедствия и «еретик» — тип современный.

Внезапно голос Джека прервал мои размышления:

¹ Работы немецких ученых подтверждают мою теорию.

— Ален, уже 3 часа — время, когда ждут нашу передачу. Может быть, воспользуемся затишьем?

— Попробуем.

Мы не питали никаких иллюзий. Жан Феррэ позаботился о том, чтобы к моменту отплытия у нас их не осталось. Мы знали, что наш передатчик представлял собой лабораторный прибор, который мог быть поврежден малейшим толчком. Мы знали, что влага должна была безнадежно испортить изоляцию. Мы знали, что передатчик не работает и никогда работать не будет. Но ведь было 3 часа...

В течение нескончаемых минут радиолюбители Средиземноморского побережья, ничего не зная о смехотворности нашего технического оснащения, рыскали по всем волнам.

47

— Три часа, — повторил Джек.

Я подумал о своей жене, оставшейся в Монако, о жене-невском радио, о запасе воды, от которого мы отказались, чтобы взять с собой аппаратуру; я представил себе телефонные звонки, которые раздадутся в 4 часа, чтобы сообщить моей жене: «Вот уже целый час, как мы его ловим!..»

А что, если Жан Феррэ ошибся? А что, если это оборудование действительно было приготовлено специально для меня, как утверждали радиотехники? Может быть, мы сумеем связаться с землей?

Я снова обрел надежду. Этот набор проводов и ламп для меня уже не был мертв. Он должен был ожить! Не могли же в конце концов так жестоко подшутить над двумя людьми, отправляющимися в подобное путешествие!

— Джек, давайте поднимем антенну!

Поднять антенну! А вы когда-нибудь пробовали запустить змей, сидя в кресле? Запустить змей с антенной с трехметровой площадки — только наши «радиотехники» могли решить, что мы способны на такой фокус!

Вероятно, у нас был потешный вид! Суется и спотыкаясь при каждом ударе волны, мы изо всех сил старались совершить чудо.

Кончилось это тем, что змей врезался в гребень волны и закачался на ней, размокший и ни на что больше не годный. Нас охватил ужас. А что, если, несмотря на уверения наших друзей, там, на земле, все еще надеются?

Джек ставит «запасную антенну» — обыкновенное удилище!

Наша мачта вместе с прикрепленным к ней удилищем возвышается всего на пять метров над поверхностью моря — это высота средней волны. От мачты провод

спускается к передатчику. Со всевозможнейшими осторожностями я вставляю контрольную лампу, затем прилаживаю амперметр и говорю:

— Крути!

Из-под ног Джека раздается ворчание генератора. Мне показалось, что какой-то таинственный ток пронизывает нас. Лампы засветились. С чувством, с которым выпускают последний патрон, я надавил на ключ аппарата морзе...

Я повторил это сотни раз. Вертел все ручки. Проверил все провода, пальцами «попробовал» обещанные 250 вольт. Одной капли воды, одного сотрясения было вполне достаточно...

48

Я ничего не сказал Джеку, но он сам перестал крутить. Мы смотрели друг другу в глаза.

«Все, теперь действительно все, теперь мы совсем одни».

Вечер первого дня плавания угасал в многоцветном великолепии. Справа от нас зажегся первый маяк. Это был Антибский маяк. Мы его узнали по описанию в «Книге маяков»¹.

И тут наконец произошло то, на что мы давно рассчитывали: со стороны земли подул легкий ветер и повлек нас дальше в открытое море. Те, кто клялся, что меньше чем через 12 часов мы будем выброшены на берег, отныне потерпели полное поражение. Это была настоящая победа, и она вдохнула в нас мужество в первый же день нашего плавания. Поблагодарим же тех, кто нам не верил! Без них мы никогда не познали бы этой радости.

Началась первая ночь. По жребию я заступил на первую вахту — до часу ночи. Завтра мы переменимся часами вахт.

Очень скоро мы поняли, насколько такое чередование справедливо: первая вахта — с восьми вечера до часу ночи оказалась несравненно тяжелее, чем вторая, хотя и более продолжительная.

Днем мы могли принимать самые различные положения, иногда даже довольно рискованные. На ночь же мы расположились следующим образом: рулевой, в данном случае я, сел у руля, опираясь спиной о надувной жилет и зажав компас между колен: это неудобное положение

¹ Каждый маяк, или туманный ревун, имеет свое лицо. Оно определяется продолжительностью сигнала, промежутком между вспышками, цветом и размещением вспышек. По этим признакам узнают название и местоположение маяков. В «Книге маяков» даются такие характеристики каждого из них (в СССР такая книга называется «Огни и знаки»).—
Прим. ред.

было придумано специально, чтобы вахтенному было легче бороться со сном. Ноги его касались края тента, под которым находился спящий. Уложив вещи вдоль левого борта нашей «ванны», мы высвободили место, достаточное, чтобы вытянуться: метр восемьдесят на шестьдесят сантиметров. Тент служил нам одеялом, мешки — подушкой.

Джек спит. Но я бодрствую не один. С наступлением темноты вокруг нас началась кипучая деятельность. Морские жители, казалось, специально приплывали к нам, чтобы познакомиться. Фыркание дельфинов, прыжки и всплески рыб вокруг лодки населяли ночь странными призраками; вначале они пугают, но вскоре становятся привычными. Бормотание волн сливается в ровный гул, из которого выделяются порой отдельные всплески, словно голос солиста в играющем под сурдинку оркестре. «О море, бесконечное море, чей мерный рокот тишине подобен»¹. Да, это именно так! Равномерное дыхание моря столь же безмолвно, как величие горных вершин. Насколько относительны понятия шума и тишины! Вы помните того мельника, который просыпался, когда мельничное колесо останавливалось? Тишина порой бывает такой же выразительной, как и звук. Бах, крупнейший мастер гармонии, употребил в Токкате ре минор замечательный аккорд тишины. Кульминация, построенная на паузе!

Дул ветер, и наша лодка медленно скользила вперед. Ветер с суши продержался всю первую ночь. До того как попасть в зону постоянных ветров, мы в основном рассчитывали на ежедневное чередование ветров с суши и моря. Утром море делает выдох и посылает бриз в сторону суши, затем приостанавливается и, «переведя дыхание», делает вдох вечернего ветра, как бы запасаясь воздухом на всю ночь.

Глубоко дыхание океана! Живые потоки воздуха несли нас словно на гигантских качелях².

¹ П. Валери. Морское кладбище.

² Причины этого чередования ветров следующие: утром, когда восходит солнце, земля нагревается быстрее, чем море, и теплый воздух устремляется вверх. «Природа боится пустоты!» Это объяснение Паскаля неверно, однако как оно поэтично! Воздух с моря устремляется к земле, в свою очередь нагревается и возносится вверх. Так устанавливается воздушный поток с моря к суше. Но если море нагревается медленнее, чем земля, оно удерживает тепло дольше, и начиная с вечера образуется обратный воздушный поток. Таким образом, нам нужно было пользоваться ночным ветром и остерегаться дневного, который мог выбросить нас на сушу.

Первая же ночь показала, насколько необходимы были вахты. Нам встретилось около десятка кораблей. Наш сигнальный фонарь висел слишком низко и был почти незаметен, во всяком случае он никак не мог гарантировать безопасности. Тогда нам пришла мысль предотвратить столкновение при помощи средств, имеющихся в лодке.

Когда появлялся корабль и нам казалось, что он движется на нас, мы направляли на парус луч света от карманного фонаря и таким образом создавали довольно большую освещенную поверхность, которую должны были видеть издали. Наверное странное впечатление производило это беспризорное световое пятно, затерявшееся где-то в волнах, между их гребнями и впадинами. Не вызвало ли оно у некоторых моряков каких-нибудь образов из морских легенд? Не думалось ли им, что этот блуждающий огонек — предвестник Бегущей по волнам или Летучего Голландца?

Но возможно так же, что наш «последний парус» оставался никем не замеченным, несмотря на все световые ухищрения.

Но вот моя вахта кончается, и я передаю управление лодкой Джеку.

Утром 26 мая я спал блаженным сном, когда меня разбудил Джек. Сначала я ничего не мог понять. Где я? Что со мной? Прежде мне уже пришлось испытать подобное чувство; случилось это в детстве, когда я однажды проснулся в номере гостиницы. Это пробуждение тотчас же напомнило мне то далекое, давно забытое ощущение. Примерно то же мне пришлось впоследствии испытать при первом пробуждении на суше, когда я уже прибыл на Антильские острова.

Как мы и предвидели, ветер переменялся и гнал нас к земле. Первый раз мы опустили в воду оба кия, стараясь плыть таким образом, чтобы ветер дул в парус под углом в 90° . Это самое большее, чего мы могли достичь на нашем суденышке: идти против ветра оно не могло.

Кили действовали весьма эффективно. Хотя наша скорость и сократилась (мы делали не больше узла), но по крайней мере нас не гнало к земле: мы теперь двигались параллельно берегу.

Вскоре мы по-настоящему проголодались. До сих пор нам лишь казалось, что «завтрак запаздывает». Теперь же мысль о еде превратилась в навязчивую идею. Нам подвело животы, или, как пишут в историях болезни, мы почувствовали «спазмы и рези в желудке». Не считая

этого неприятного ощущения, которое для меня вовсе не было неожиданным, я себя чувствовал великолепно. Джеку было немного хуже. Я предложил ему подвергнуться первому медицинскому осмотру, и он согласился. Язык у него был сухим и обложенным, на тыльной стороне ладоней виднелась сыпь, пульс был медленным, но четким. Никаких серьезных признаков обезвоживания организма я не обнаружил.

Джека мучила жажда, но, несмотря на все мои уговоры, он отказывался пить морскую воду. Казалось, мой пример мог бы его убедить, так как я прекрасно переносил соленую воду, которую поглощал систематически, «согласно предусмотренному плану». У обоих у нас был запор, опровергавший зловещие пророчества «борцов за ночные горшки для терпящих кораблекрушение»¹.

51

Но если я совершенно не испытывал жажды, а мой спутник ее неплохо переносил, то голод становился все более и более мучительным. То один, то другой из нас с нежностью вспоминал бутерброды, от которых мы отказались при отплытии. Эти бутерброды являлись нам как нечто вполне реальное и до отчаяния соблазнительное, куда более соблазнительное, чем любые деликатесы из лучших меню, которые мы могли себе представить! Нам не хватало именно этих бутербродов — ведь мы «могли их съесть!». Так я познал силу человеческого желания и горечь сожаления.

После полудня, когда я сменился с вахты, моему мысленному взору начали являться завтраки, которые я поглощал, будучи интерном в госпиталях Булони и Амьена. Время от времени в моей голове даже проскальзывала трусливая мыслишка: «Как все было хорошо и приятно там, на земле! И какой черт толкнул меня на эти муки?»

Милые дельфины резвились в нескольких десятках метров от нашей лодки. Они были доверчивы, и их компания нас подбадривала, как присутствие друзей. Кроме того, мы думали: если они ловят рыбу, то почему бы не выудить что-нибудь и нам?

День был ясный и тихий, и мне удалось запечатлеть на киноплёнке окружающий нас вид.

¹ Чтобы разъяснить, в чем тут дело, я должен рассказать одну забавную историю. В день отъезда к нам явился «специалист по спасению утопающих» и заявил моей жене: «Не видать вам больше вашего мужа!» На ее вопрос: «Почему?» — он ответил: «Они же совершенно не подготовились к плаванию. Ну, например, они будут находиться в открытом море полтора месяца, а ночного горшка у них нет». Всем, у кого возникнут сомнения, обещаю представить свидетелей, присутствовавших при этом разговоре.

К сожалению, для того чтобы утолить голод, у нас все еще ничего не было, кроме ложки планктона. Конечно, мы могли наловить его и больше, но планктонная сеть, действуя одновременно как плавучий якорь, слишком замедляла скорость, а пренебрегать хотя бы наполовину благоприятным ветром в такой опасной близости от берега было неосторожно.

После полудня Джек наконец уступил моим настояниям и сделал несколько глотков морской воды. Перед этим я ему объяснил, что если он не начнет пить сейчас, то обезвоживание организма достигнет таких размеров, что употребление морской воды станет бесполезным и даже опасным. К моему великому облегчению, после этого он сдался. На следующий день все признаки недостатка воды в его организме должны были исчезнуть. Жажда тоже утихнет. Это обращение в «еретическую веру» нас весьма позабавило, и мы пришли в великолепное настроение.

В последующие ночи нас ожидал приятный сюрприз: к утру в результате конденсации у нас набиралось до полулитра пресной воды. Эта вода скапливалась на дне нашей лодки, как роса на крыше хорошо закрытой палатки. Воздух был чрезвычайно насыщен влагой, а так как в наше судно еще не попало ни капли морской воды, нам удавалось с помощью губки собирать совершенно пресную воду в довольно значительных количествах. Безусловно, этой воды нам не хватало, но она была для нас существенной поддержкой. Ведь это была пресная вода! О, какой сладкой она нам казалась!

Вечереет. Ветер, откровенно говоря, приводит нас в отчаяние. Весь день он был неровен по силе и все время менял направление. Через каждые 10 минут налетал внезапный шквал, который сменялся полным штилем. А теперь еще поднимается волнение. Однако наше суденышко не сдастся этому ненавистному Средиземному морю, воистину «мерзкому морю». Неужели я не ошибся и наша лодка действительно представляет собой идеальное спасательное судно?

За весь день мы ни разу не видели берега. Однако мы знали, что он где-то неподалеку и его скрывают от нас лишь обильные испарения, вызванные жарой. Джек не определил нашего положения по секстанту. Где мы в сущности находимся?

Около 6 часов вечера вдали показался берег. Что это? Уже Эстерель и Сен-Рафаэль или все еще Антибский мыс? Мы не могли ответить на этот вопрос, а тем временем солн-

це закатилось, второй раз с тех пор, как мы вышли в море. Тотчас же маяки послали нам свои световые сигналы: мы находились между Сен-Рафаэлем и мысом Камара в открытом море, но все же на расстоянии, настолько близком от берега, что это могло оказаться опасным.

Мы очень голодны и поэтому вторую ночь встречаем со значительно меньшим оптимизмом. Парадоксально, но факт — начинает подниматься ветер с моря. Неужели нашей экспедиции суждено с позором окончиться в такой близости от пункта отправления, у мыса Камара, как нам предсказывали «специалисты»? Не стоит ломать себе над этим голову, лучше заснуть.

В час ночи Джек меня будит: пора заступать на вахту. С каким облегчением я вижу, что мы уже обогнули мыс Камара, оставив его сзади, за правым бортом! Во всяком случае к нему-то уж мы теперь не пристанем. Остается миновать остров Леван, и опасность оказаться на французском побережье уйдет в область воспоминаний. Да, не так-то легко сделаться потерпевшим кораблекрушение!

27 мая запомнится мне надолго. Это был день полный чудес. Прежде всего сбылась наша самая пылкая мечта. После полудня, привязав леску к ноге у щиколотки, я задремал. Позже я поумнел и уже не делал подобной глупости: клюнь рыба покрупнее, и она могла бы с легкостью оторвать мне ступню. Вдруг леска сильно натянулась. Это оказался великолепный морской окунь. Дрожа от нетерпения, мы его вытащили. Так же, вероятно, вытаскивают первое ведро воды из колодца оазиса после долгого пути в пустыне. Какая удача! Рыба была по всем правилам вычищена и — о причуды цивилизации! — нарезана правильными ломтиками. Переднюю часть мы оставили на следующий день, а хвостовую тут же поделили. Когда я поднес это розовое мясо ко рту, то почувствовал сильный приступ тошноты. То же отвращение, вероятно, должен был испытать и мой спутник. Но я уже ел сырую рыбу в лаборатории и поэтому обязан показать пример. Черт возьми, я же знаю, что это вкусно!.. Первый глоток удается. Табу преодолено. Это победа! Попирая все правила хорошего тона, мы рвем зубами сырую рыбу, которая благодаря какому-то чуду кажется нам теперь и полезной и вкусной. Остальную часть рыбы мы разложили на тенте, чтобы солнце могло ее лучше высушить. Предварительно из нее была выжата вся жидкость моей соковыжималкой.

Каждая цивилизация наложила свое табу на какие-либо блюда. Стали бы вы есть стрекоз или белых червей? Нет.

А мусульманин не может есть свинины. Мне лично однажды, когда я был в Англии, случилось есть китовое мясо. Жаль, я знал, что я ем; думаю, только поэтому оно мне не понравилось. Ведь найдется немало таких людей, которые будут преспокойно есть конину или кошатину, если им сказать, что это говядина или кролик! Все дело привычки! Разве смогли бы наши бабушки поглощать с такой легкостью, как мы, что-нибудь вроде кровавого бифштекса по-татарски? Скажу в заключение, что для первого дня я съел слишком много сырой рыбы и поэтому меня чуть не стошнило.

54 В тот день дул жаркий и очень слабый ветер. Но желудки наши были туго набиты, и это настраивало нас оптимистически. А потому, когда из Тулонского порта вышло французское патрульное судно и направилось в нашу сторону, мы чувствовали себя спокойно и уверенно. Однако мы пережили нечто, похожее на муки Тантала, когда капитан, смеясь, предложил нам несколько бутылок холодного пива. Мы стоически отказались. Об этом факте, насколько мне известно, нигде не было упомянуто. Зато какой крик подняли бы газеты, если бы мы взяли пиво! Случай с пароходом «Сиди Феррук», который мы встретили десять дней спустя,— наглядное тому доказательство.

Этот чудесный, но тихий день подходил к концу, когда при последних вспышках догорающего солнца потянул наконец благоприятный ветер и береговые огни медленно утонули в ночи. Французское побережье скрылось из виду. Наперекор всем пророчествам нас на него не выбросило.

В открытом море (12 мая—7 июня)

Странное дело, каким огромным утешением для нас, неисправимых приверженцев земли, является возможность не терять ее из виду! Утром 28 мая мы не без некоторого беспокойства обнаружили, что земля исчезла окончательно.

Мы шли по курсу 210° компаса, то есть теоретически на юго-запад¹. Но так как склонение² составляло 10° на

¹ Компас представляет собой катушку, циферблат которой разделен на четыре сектора (роза ветров), а кроме того — на 360° . Север находится на 0 или 360° , восток — на 90° , юг — на 180° , запад на 270° .

² Склонением называется угол между стрелкой компаса, указывающей на магнитный полюс данного места, и истинным географическим полюсом.

запад, то практически это означало юго-юго-запад. Мы двигались примерно посередине между Корсикой и Сардинией на востоке от нас и Балеарскими островами на западе, постепенно приближаясь к Балеарским островам. Изучая перед отплытием течения Средиземного моря, я узнал, что малоизвестное, но, вероятно, существующее «балеарское течение» может отнести нас к западу.

Увы, мы только что съели последний кусок нашего окуня! Придется снова голодать... Но черт побери, если один попался к нам на крючок, то неужели другие не последуют его примеру?! А пока что остается снова глотать планктон и пить морскую воду. Опасаться жажды во всяком случае было нечего, потому что Джек взялся всерьез за соленую воду.

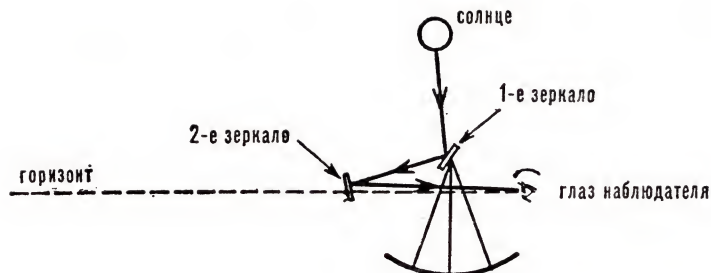
55

29-го мимо нас прошли два больших грузовых парохода: греческий и английский «Дего». Оба приветствовали нас, что было событием совершенно исключительным, так как ни до, ни после этого другие суда нас просто не замечали. Было ли это намеренно? Или нас действительно не видели? Так или иначе, я постепенно убедился, что потерпевший крушение должен сам искать своих спасителей, ибо трудно рассчитывать на то, что эти спасители его найдут. Ведь весь мир знал, что мы плывем по морю без еды и питья. И однако... Все это настолько странно, что я склонен предполагать, что наше положение над самой поверхностью воды мешало нас заметить. Значит, то же ожидает людей, в действительности потерпевших крушение, и они должны рассчитывать только на себя.

К вечеру поднялся восточный ветер и понес нас прямо к Балеарским островам. Мы снова жестоко страдали от голода. С морским окунем было покончено еще накануне в полдень, и с тех пор ни одна рыба не попала на крючок, словно вокруг вообще ее не было и мы находились не в открытом море, а в какой-то безжизненной пустыне.

Надвигалась ночь. Я встал на первую вахту. Вначале все казалось нормальным. От голода все чувства были обострены. Около 11 часов мне показалось, что мой напряженный слух различает в величественном молчании моря какой-то странный шум. Галлюцинация? Я встревожился. Пытаюсь рассуждать. Люди были далеко, так далеко, что даже мысленно им было трудно следовать за

В зависимости от местоположения стрелка компаса всегда отклоняется к западу или к востоку от истинного полюса. В картах указывается такое склонение, которое нужно учитывать, прибавляя или вычитая необходимое число градусов из показаний компаса, чтобы определить свой истинный путь.



56 нами. Значит, источник этих странных звуков — само море. В ночной темноте ничего нельзя было рассмотреть. Я представил себе стаи дельфинов, танцующих в нашу честь сарабанду¹ вокруг хрупкого суденышка, идущего своей дорогой. Однако продолжительность и размах этого шумного празднества показались мне странными. Сгорая от любопытства, я не мог уснуть и с нетерпением ждал дня. На рассвете я различил вокруг «Еретика» несколько огромных сероватых призраков, отливавших металлическим блеском.

— Киты! — воскликнул я и изо всех сил дернул Джека за руку. Мы насчитали до десятка этих огромных животных величиной от 20 до 30 метров, мирно расположившихся вокруг нашей лодки. Иногда один из китов направлялся к ней и нырял под воду, не доплыв всего несколько метров; мы еще видели его хвост, когда голова показывалась где-то далеко впереди.

Эти гиганты казались спокойными, кроткими и полными самых добрых намерений. Но Джек был встревожен их неожиданным присутствием. Он боялся, что неосторожное или резкое движение одного из них опрокинет лодку. Вкратце он рассказал мне о том, что однажды произошло с братьями Смит: заснув в легкой лодке, они случайно задели кита, и разъяренное животное перевернуло их посудину ударом своего страшного хвоста.

Когда стало совсем светло и киты ушли, Джек обещал не оставлять меня одного на ночной вахте, так как он не разделял мою веру в благожелательность наших ночных гостей. Я был чрезвычайно доволен и впоследствии прибегал к невинной уловке, чтобы заставить его проводить со мной наиболее тяжелые минуты ночных дежурств.

¹ Сарабанда — старинный испанский танец, отличающийся страстностью и живостью. — *Прим. пер.*

30 мая прошло без приключений и ничего не прибавило к нашему меню... Понемногу мы привыкали, так сказать, «притирались» к этой ненормальной жизни. Оставалось еще только выяснить, как будет вести себя лодка во время бури? Справится ли она с непогодой, как это было на пути из Булони в Фолкстон? Я в это верил. Уверенность Джекка была менее непоколебимой, но и он соглашался рискнуть. Разумеется, лучше было рискнуть здесь в этом море с оживленным движением, чем в океане на расстоянии в полторы тысячи миль от любого берега.

Вечер 30 мая принес нам большую радость: почти через трое суток, после того как мы перестали различать вдали французский берег, мы увидели в сумерках неясные очертания Мон-Торо, самой высокой точки острова Менорки. Джек предсказал это еще в полдень, когда ценой немалых усилий ему удалось определить по солнцу наше местоположение. Эта операция, которая даже в нормальных условиях казалась мне непостижимой, в нашей лодке приобрела характер настоящего рекорда. С помощью своего секстанта Джек должен был совместить отражение нижнего края солнечного диска с линией горизонта. Сделать это чрезвычайно сложно даже с высоты корабельной палубы. А попробуйте справиться с этим, сидя на поплавке, который бросает с волны на волну!

— Земля! Менорка!

Какая огромная, всезаполняющая, острая до боли радость охватывает потерпевшего кораблекрушение, когда он видит наконец долгожданную землю! Мы полагали, что ей давно пора бы было появиться, потому что голод мучил нас невыносимо. В течение двух последних суток мы съели только несколько ложек планктона.

Однако до конца наших страданий было еще далеко. Нам понадобилось целых двенадцать дней, то есть в два раза больше времени, чем мы провели до сих пор в море, чтобы достичь этого берега, до которого, казалось, рукой подать. Если бы мы это знали, мы, возможно, пришли бы в отчаяние! Но мы находились в блаженном неведении и уже строили планы сухопутной жизни и заранее составляли телеграммы. Мы уже смаковали наш первый завтрак в маленьком сельском трактире, когда внезапно ветер стих и парус жалобно захлопал. Мы впились взглядом в небо: оно хмурилось, на юго-востоке громоздились облака; надвигалась гроза. Скорей плавучий якорь в море! Мы еще не осмеливались идти под парусом до последней минуты. Как только парус был спущен, мы закрыли всю лодку брезентом, чтобы провести ночь в ожидании, пока

кончится буря. Она налетела внезапно¹. Мы сидели на корточках в страшной тесноте, испытывая все неудобства, какие только можно вообразить, но в безопасности. Волны разбивались о нос «Еретика», и мы слышали, как вода с шумом перекачивается над нашими головами. Казалось, будто мы находимся в огромном венском колесе и какой-то гигант раскачивает нас, но все время в горизонтальном направлении. Подобно спруту «Еретик» скользил по волнам, словно цепляясь за них. Я был теперь убежден, что ничто на свете не сможет поколебать его великолепную остойчивость. Внутри лодки все оставалось на своих местах, и я даже мог вносить записи в судовой журнал. А снаружи волны бесновались все больше.

Все это время мы почти не разговаривали и переживали непогоду молча, лишь изредка обмениваясь восклицаниями. Сидя на корточках под брезентом в пространстве, предназначенном для сна, мы смотрели друг на друга, покорные судьбе. Все внутри было залито желтым светом, проникавшим сквозь тент. Желтым был Джек, желтым был я, желтоватым казался даже воздух. По совести говоря, чувствовать себя во власти разбушевавшейся стихии было просто страшно. Нам оставалось только выжить и строить различные предположения. Мы пытались догадаться, куда занесет нас буря. Джек принял за дело на бумаге какие-то сложные вычисления, чтобы определить величину нашего отклонения от курса, и в конце концов заявил, что нас отбросит в глубину Валенсийского залива. Я тотчас же заглянул в навигационный справочник и узнал, что это один из опаснейших районов со шквальными ветрами, которые отсюда устремляются в направлении страшного залива Льва. Мы должны были обойти этот залив любой ценой. Но что могла сделать вся наша человеческая воля, когда мы были неразрывно связаны с этим «поплавком»?! Поэтому мы положились на судьбу и благоразумно решили использовать вынужденное бездействие для восстановления своих ослабевших сил.

Но в темноте, под брезентом, наше воображение продолжает работать. Что происходит там, наверху? Чем кончится эта бешеная борьба неба и моря, швыряющего нас, словно соломинку? Мы считали часы, ожидая, когда

¹ Метеослужба Монако взяла под сомнение этот факт, так как буря не была отмечена на синоптических картах. Довод был следующий: раз мы не предсказывали бури, значит, ее не было. Пилоты авиакомпании «Эр-Атлас», пролетавшие над этим сектором моря, позднее говорили мне, что вспоминали о нас во время этой бури.

кончится ночь, и мы, может быть, снова превратимся в людей из беспомощных кукол, которых бросает из стороны в сторону по воле стихии.

Кончился последний день мая. Он прошел сносно, но мы удалились от цели. 1 июня встретило нас бурным морем и туманом, настолько густым, что его, казалось, можно было резать ножом. Мы не различали даже противоположного конца нашего суденышка.

Позднее мы рассмотрели сквозь туман в сотне метров от нас большой трансатлантический пароход, шедший на всех парах к Барселоне. К этому времени поднялся ветер с востока-северо-востока, грозя выбросить нас на испанский берег. Мы до такой степени ослабели, что нам пришлось трижды меняться для того, чтобы втащить в лодку двадцать пять метров лесы, бесполезно болтавшейся за бортом.

59

В полдень Джек попытался определить наши координаты, несмотря на то что бледное солнце было едва заметно на низко нависшем небосклоне. Это ему не удалось, и тогда он попробовал найти величину нашего отклонения от курса. По его мнению, нас относил в Валенсийский залив, к группе мельчайших островов Колумбретес, которые расположены как раз против Валенсии.

Теперь нас подстерегали две ловушки. Этот день был особенно длинным и утомительным, потому что прошел в вынужденном бездействии.

Внезапно странный и далекий шум предупредил меня о том, что в море происходит нечто необычное. Мы вылезли из своего убежища, готовые к любой неожиданности, и от изумления застыли на месте. По левому борту в ста метрах от «Еретика» показалась огромная белоснежная масса, какое-то нереальное существо, словно вынырнувшее из глубины веков. Фантастическое чудовище медленно приближалось к нам.

Я зарядил на всякий случай свое подводное ружье. Но тут я с изумлением узнал в огромном, до 30 метров длиной, животном кита-альбиноса — наиболее редкой, особенно для Средиземного моря, разновидности белого кита.

Прежде всего требовалось доказать самому себе, а впоследствии и всем остальным, что в этот момент я был в здравом рассудке. Поэтому я сменил бесполезное ружье на киноаппарат и спокойно заснял грозно приближавшееся чудовище.

С бьющимся сердцем мы ожидали дальнейших событий. Я был словно загипнотизирован взглядом красных глаз

животного, а Джек с ужасом следил за его страшным хвостом, одного капризного взмаха которого было бы достаточно, чтобы смести нашу утлую лодчонку с морской поверхности. Сколько бы я ни вспоминал нашу последнюю мирную встречу со стадом китов, неожиданное приближение этого одинокого гиганта не переставало меня тревожить. Чудовище подплыло к нам вплотную, нырнуло под лодку, а затем стало добродушно кружить вокруг нее, любезно предоставляя нам возможность любоваться своей белоснежной кожей. Наконец, оно повернулось и исчезло в тумане.

60

Мы еще не оправились от этой тревоги и продолжали обсуждать появление фантастического призрака, как вдруг нам пришлось снова насторожиться. Что это? Может быть, белоснежный кит был предвестником целого ряда чудес, от которых должен был помутиться наш рассудок? Не прошло и часа после исчезновения белого гиганта, как в тумане ясно послышался вой сирены. Этот сигнал бедствия заставил нас обоих вскочить. Откровенно говоря, мне уже некоторое время казалось, что я улавливаю какой-то шум, но настолько далекий и неясный, что я, не доверяя своим ушам, предпочитал об этом молчать. Я подумал, что земля от нас недалеко... Но к чему было пробуждать такую надежду в моем товарище, если она могла оказаться тщетной. Теперь все сомнения исчезли. Этот сигнал, который могли подать только люди, приближался, делался все громче, покрывая звук наших голосов.

Мы чуть не свернули себе шеи, пытаясь определить, откуда исходит сигнал. В тумане это сделать очень трудно: мне казалось, что звуки идут с юго-запада, Джеку — с северо-запада. Совершенно не представляя, где мы находимся, мы развернули карту Средиземного моря и, призывая себя к спокойствию, начали разыскивать наиболее близкую землю. Наши пальцы встретились в одной и той же точке: на маленьком затерянном островке группы Колумбретес, расположенном на десяток миль к югу от того места, где, по мнению Джека, мы находились. Вдруг совершенно неожиданно нами овладело ощущение приближающейся опасности: рев мотора, перекрывающий пронзительный вой сирены, оглушил нас, и мы решили, что какой-то пароход идет на «Еретика». Катастрофа неизбежна! Мы поспешно ухватились за все, что могло звенеть: мне попалась кастрюля, и я принялся барабанить по ней винтом от пресса для выжимания рыбы, а Джек яростно замолотил крышкой по своей миске. От-

чаяние удесятерило наши силы. Рокот мотора и вой сирены все нарастали, приближаясь, и наконец слились в какой-то адский оглушительный рев... И вдруг все кончилось так же внезапно, как началось. Воцарилась groboвая тишина. Мы с Джеком окаменели на мгновение, но затем с еще большим усердием принялись греметь и звенеть, подавая свои импровизированные сигналы. И тут снова послышались рокот мотора и зловещее завывание сирены. Я понял, что, если так будет продолжаться, мы сойдем с ума... Казалось, что диссонирующие звуки доносились к нам со всех сторон с одинаковой силой. Я начал считать минуты: одна... другая... Прошло десять мучительных минут, которые показались нам самыми длинными в нашей жизни. Потом рев опять стих, а вместе с ним исчезло и наше лихорадочное волнение.

61

И тогда, словно по волшебству, порыв ветра разорвал пелену тумана. Мы увидели море — совершенно пустынное до самого горизонта. Ничего на 30 километров вокруг! Мы остолбенели. Мы могли поручиться, что все это не было обманом чувств. Но в тот момент наши умственные способности были слишком притуплены, и мы так и не смогли дать логичное объяснение этому происшествию, которое до сих пор называем «тайной островов Колумбретес». По общему соглашению мы тут же решили по возможности забыть, хотя бы на время, этот кошмар, чтобы он не преследовал нас по ночам... Надо было срочно восстановить наши силы.

Позднее, сравнивая наши впечатления, мы склонились к мысли, что это была подводная лодка, поднимавшаяся на поверхность, чтобы набрать свежего воздуха. Но у подводных лодок не бывает сирен для подачи сигналов в тумане, так что тайна остается тайной...

Видно, потерпевшие кораблекрушение всегда одинаковы: все они попадают под власть таинственных чар моря.

Лично меня ожидало еще одно испытание, более простое, но не менее трагичное: во время этой кошмарной ночи с 1 на 2 июня я почувствовал в челюсти болезненные подергивания, характерные для образующегося нарыва, а вскоре он действительно появился и стал быстро расти. Его вызвало загрязнение недавно полученной ранки. Питание сырой рыбой отнюдь не способствует быстрому заживлению ран, и надо отметить, что малейшая из полученных нами царапин затягивалась очень долго. Мы стали чрезвычайно восприимчивыми ко всякой инфекции.

Если б речь шла о моем товарище, я сейчас же прибежал бы к пенициллину, но такой старый подопытный кролик, как я, мог обойтись и без этого средства. Однако вскоре боль стала настолько сильной, что я прокалил на керосиновой лампе свой складной нож и вскрыл нарыв, посыпав порез стрептоцидом. На какой-то момент боль стала совершенно невыносимой, и Джек, глядя на меня, уже приходил в отчаяние. Но тут мне стало легче и уже надолго: в конце концов мой метод лечения был не так уж плох.

Нас опять окружали киты. Очевидно, они готовили мне одну из самых шумных ночей за все время путешествия. Ветер по-прежнему дул порывами. Море с обычным шумом обрушивалось на нос нашей лодки, но сквозь этот мерный и гулкий звук можно было отчетливо различить посапывание и вздохи окружавших нас морских гигантов. Успокоенные ночной темнотой и нашей пассивностью, они подошли очень близко и, надо сказать, не внушали мне особого доверия. Я откровенно боялся, что эти любопытные киты, забыв о своей величине, слишком быстро высунутся из воды и тогда прощай наша надувная лодочка и те, кто на ней находится...

Наш фонарь привлекал все живое: дельфины и рыбы всех видов резвились в его лучах. Вдруг за кормой из глубины всплыли два маленьких зеленых огонька, словно глаза кошки, освещенные фарами автомобиля. Это был небольшой скат, привлеченный необычным светом. Несмотря на все мои усилия, мне не удалось его загарпунить, и это было очень хорошо: в этой рыбе столько же соли, как в море, и есть ее, не имея пресной воды, было бы опасно для наших почек.

В эту ночь я сделал неловкое движение, и одно из весел упало в море. Это была катастрофа: запасного весла мы не взяли, а грести только одним веслом было невозможно. Мы долго шарили по поверхности моря лучом фонарика, но безрезультатно. Теперь мы уже не могли высадиться на берег без помощи ветра.

На следующий день, 2 июня, небо прояснилось, но ветер, хотя и переменившийся на юго-западный, оставался по-прежнему сильным. Если бы мы могли хотя бы замедлить дрейф нашей лодки к грозному заливу Льва! Джек считал, что мы отклоняемся от курса примерно по 50 миль в день.

Вот уже пять суток, как мы ничего не ели, и голод все увеличивался, или, вернее, теперь мы страдали от него по-новому. Желудок нас больше не мучил. Мы испытывали лишь общую усталость, желание «ничего не делать». На

фотографиях этого периода мы выглядим бледными, истощенными, с мешками под глазами. Моя физиономия искажена отеком. Неодолимая сонливость овладела нами: хотелось спать, и спать долго и крепко, как сурки. Поэтому я, как обычно, дремал, когда около 9 часов утра Джек, следивший за рулем, закричал:

— Ален! Ален! Рыба!

Я вскочил и еще успел рассмотреть морского окуня, который, используя нашу кормовую волну, бесцеремонно нырял между концами поплавков. На этот раз это был крупный экземпляр, весом не менее трех-четырёх килограммов. Держась все время около руля, он иногда почесывал о него спину, словно осел о стену. Самое главное — не промахнуться! Мое подводное ружье заряжено, я мгновенно принимаю положение для стрельбы и старательно прицеливаюсь. Гарпун касается воды. Любопытная рыба сейчас же подплывает, чтобы рассмотреть этот странный предмет. Роковое любопытство! Я нажимаю на спусковой крючок — и стрела на пятнадцать сантиметров входит в голову рыбы. Окунь убит наповал, вода вокруг краснеет. Мы втаскиваем его на борт и некоторое время обалдело стоим перед своей добычей, пожирая ее глазами. Я считаю, что эта пауза была очень полезной, так как позволила нашим желудкам выделять желудочный сок и готовиться к принятию настоящей пищи. Наши желудки, так сказать, заранее облизывались... О, великий рефлекс Павлова!

Прежде всего напиться. Я решил попробовать на этой крупной рыбе метод насечек на спине, в общем аналогичный тому, какой применяют при сборе сосновой смолы. Какое наслаждение пить, наконец, пресную жидкость! Как и в прошлый раз, первую порцию пищи было довольно трудно переварить. Наши желудки без особой охоты приспособлялись к этому странному режиму: сырая рыба — пост, пост — сырая рыба! Ничего, приспособятся! Зато теперь у нас был запас на два дня. Настроение заметно улучшилось. Буря продолжала нас трепать, но было тепло, а главное — у нас была пища.

Один за другим прошли три дня созерцательной жизни, три дня гнетущего бездействия и снова: «Припасы наши подошли к концу, оэ-оэ»!¹

Мы ни на шаг не продвинулись к островам, наоборот, нас систематически относит от них все дальше. На четвертый день снова начнется пост. Несмотря на всю бод-

¹ Слова известной французской песенки. — *Прим. пер.*

рость нашего духа, такая перспектива нас угнетает. Очевидно, подобный режим нельзя выносить долго. Средиземное море явно не обеспечивало наших потребностей. Мимо нас с угрожающим шумом часто проходили разные суда, но ни одно из них нас не замечало или во всяком случае не интересовалось нами. Конечно, мы к ним не обращались за помощью, но хотелось бы знать, что было бы, если б мы это сделали? Придется как-нибудь произвести опыт.

64 Наконец утром 5 июня, на 12-й день путешествия, волнение утихло. Мы были измучены и голодны, но полны веры и решимости все вынести и продолжать путь. Где мы находимся? Это надо было выяснить прежде всего. В полдень Джек установил наконец впервые за последние шесть дней наши координаты. Сделав петлю во время бури, мы находились на расстоянии 150 миль к северо-северо-востоку от Менорки. Придется снова идти тем же самым путем, по которому мы шли несколько дней назад. Но это капризное море любит контрасты: ветер сменился полным штилем. Вокруг ни малейшего дуновения.

Море словно зеркало, из которого временами выпрыгивают черные точки, а затем падают обратно; от них на поверхности разбегаются концентрические круги. Мы буквально окружены тунцами и дельфинами, выпрыгивающими из воды со всех сторон. Склад продовольствия раскрывает перед нами свои двери. Необходимо во что бы то ни стало достать оттуда хоть что-нибудь! Вспоминая о том, что я пытался сделать в то утро, я не могу удерживать невольной улыбки: я всерьез решил загарпунить тунца. Только умирая от голода, можно пуститься в такую авантюру! Загарпунить тунца — не великое достижение, но пытаться вытащить его на борт — это уже цирковой номер, который вызвал бы дружный хохот всех любителей подводной охоты. Я надеваю маску, прилаживаю дыхательную трубку и спускаюсь на воду. Джек подает мне подводное ружье. Я быстро подплываю к стае тунцов. Бац! Стрела вылетает и, дрожа, впивается в плотную массу...

В тот день я едва не попался к рыбе на удочку. Конечно, тунец потащил меня за собой, а не наоборот. К счастью, прочность шнура имеет свои пределы, даже когда это шнур из нейлона. И слава богу!

Потеряв стрелу, а вместе с ней и все иллюзии, я с помощью Джека еле влезаю в лодку. Благодарение providению, что там был Джек: без него я никогда не сумел бы подняться на борт.

А пост продолжается: 4, 5, 6 июня... Тянутся однообразные и все более изнуряющие дни. Наше единственное питье — морская вода, наша единственная пища — планктон, который с каждым днем надоедает все больше. Малейшее движение причиняет боль и стоит нечеловеческих усилий. Голодание превратилось в настоящий голод; из острого состояния он перешел в хроническое. Мы начали потреблять собственные белки: это было саморазрушение. Мы больше ни о чем не думали, три четверти суток мы либо спали, либо дремали.

Ветер дул редко, но, к счастью, каждый раз хоть немного приближал нас к цели. Вечером в пятницу 6 июня мы решили испытать нашу сигнализацию. Мы попытаемся остановить пароход и таким образом узнаем, каковы наши шансы быть замеченными в случае катастрофы. Мы сможем послать восточку своим; они, вероятно, умирают от беспокойства. А кроме того, мы боялись, что нас вот-вот начнут искать, чего мы не просили, и прервут наш опыт. Впрочем, если бы мы даже были подобраны каким-нибудь судном, как мы этого желали, моя теория о возможности жизни на море от этого бы не пострадала.

В самом деле, в Средиземном море для потерпевшего кораблекрушение не существует проблемы поддержания жизни, потому что его должны быстро заметить с одного из многочисленных кораблей, бороздящих эти воды. Другое дело, когда речь идет о таком огромном и пустынном океане, как Атлантический. Теперь, испытав себя и снаряжение, мы хотели скорее прибыть в Танжер или Гибралтар и оттуда отправиться в Атлантический океан. Джек хотел, чтобы это произошло до начала сентября, ибо он был убежден, что ураганы в районе Антильских островов начинаются именно в это время. На самом деле в сентябре они кончаются, и в период с ноября по март никто их не наблюдал. Почему он так ошибся, мне до сих пор неясно.

Таким образом, было решено: в этот же вечер мы попытаемся остановить пароход и попросим дополнительных припасов. Пусть нам будет хуже!

До сих пор нам ни разу не приходило в голову открыть наши запасы концентратов. Эти продукты очень трудно достать, и они могли бы нам чрезвычайно пригодиться во время плавания по Атлантическому океану. А кроме того, плыть, питаясь нашими продуктами, не имело никакого смысла: они должны были пойти в ход лишь в том случае, если у нас не хватит сил сопротивляться. А мы еще чувствовали себя довольно сносно и даже не думали к ним

притрагиваться. Повторяю еще раз: опыт тогда потерял бы всякий смысл.

18 часов. Впереди нас справа по борту судно. Мы пускаем в ход заранее приготовленные сигнальные приспособления. Джек выпускает две ракеты. Никакой реакции. Я хватаю тогда мой гелиограф, прибор, направляющий солнечный луч в глаз наблюдателя по принципу детских «зайчиков», и пытаюсь привлечь к нам внимание, мигая прибором в ритме SOS. Пароход идет своим курсом. Может ли быть, чтобы нас в самом деле не видели? Тогда это казалось совершенно невозможным, но теперь я убежден в обратном, потому что заметить нас хоть один пассажир, он бы сейчас же об этом заявил.

Как только пароход исчез за линией горизонта, на море все стихло. Но если людям до нас не было дела, то жители моря о нас не забывали.

Этот вечер закончился зрелищем, странным и неповторимым. На закате я вдруг увидел на поверхности моря тысячи маленьких отражений солнца. Вглядываясь в это сверкающее зеркало, я с изумлением понял, что это были сотни и сотни морских черепах, панцири которых, словно припаянные один к другому, образовали толстую корку на поверхности волн. По временам из этой массы высывалась уродливая голова и пристально смотрела на нас маленькими злыми глазками. Я сделал неосторожное движение, пытаюсь приблизиться, чтобы метнуть гарпун, и вся масса удалилась, поблескивая, словно огромная металлическая пластина. И опять воцарилась ночная тьма, равнодушная как к буре, так и к затишью.

Суббота 7 июня. Рассветает. Очевидно, день будет знойным. Правда, барометр настроен пессимистически: он все время падает. Джек еще спит. Я тихонько бужу его:

— Джек, примерно в двух милях корабль!

Снова подаем сигналы бедствия. Джек берет свою ракетницу: раз, два, три... Ракеты взлетают в воздух и вспыхивают в утренних сумерках, но корабль спокойно идет дальше. Для моего гелиографа еще слишком рано. Что делать? Неужели и это судно уйдет от нас? Неужели потерпевший кораблекрушение должен отказаться от всякой надежды быть замеченным? Последний шанс: у нас имеется дымовая шапка с оранжевым дымом, заметным в утреннем свете. Мы бросаем ее в море, и нас начинает окутывать дымное облако. Как томительно ожидание! Как долго тянутся минуты!

Облако рассеивается, и мы видим, что тяжелая машина движется прямо на нас. К нашему удивлению, судно приближается, не уменьшая хода. Это «Сиди Феррук».

Капитан кричит нам с мостика:

— Вам что-нибудь нужно?

Словно мы его потревожили, чтобы сказать: «Нет, что вы».

— Дайте наши координаты и какие-нибудь продукты! — просим мы.

Корабль делает большой круг и останавливается примерно в полукилометре. Несмотря на истощение, мне приходится взяться за весло... Я приближаюсь к борту корабля. Пассажиры вступают с нами в дружескую беседу. Помощник капитана приказывает передать нам кое-какие припасы и воду. Но тут появляется сам капитан, похожий на грубого унтера.

67

— Хватит болтать! — кричит он. — У нас нет времени на всякие опыты!

В общем, настоящий «джентльмен»! Джек насупился и замолчал. Он не курил уже пять дней и надеялся получить хотя бы сигарету, но теперь он не хочет ее просить. Помощник торопливо отдает команду, и мы расстаемся, причем никто так и не предложил нам подняться на борт. «Сиди Феррук» удаляется вместе со своим «любезным» капитаном.

Мы и не предполагали, как дорого обойдется нам эта встреча и сколько упреков посыплется на нас за то, что мы приняли какую-то смехотворную продовольственную помощь. Но этот случай стал прекрасным предлогом для тех, кто захотел забыть, что из 14 дней плавания 10 дней мы провели без пищи и питья, а четыре дня питались только морским окунем и пили только рыбий сок. Разве мы могли предполагать, что превратимся в обманщиков только потому, что попросили немного еды в тот момент, когда наше положение было ничем не лучше положения пассажиров «Медузы»!

Ведь мы продержались 14 дней! А большинство пассажиров «Медузы», несмотря на наличие воды и вина, были найдены мертвыми уже на 12-й день.

С 7 по 21 июня

«Сиди Феррук» быстро удаляется. Желаю, капитан, чтобы вам никогда не пришлось участвовать в таких «опытах», как наш!

Корабль скрылся, унося с собой груз насмешек, клеветы и оскорблений, которые посыплются на нас в ближайшие месяцы. Но тогда мы этого еще не знали.

Джек изливает свое возмущение по поводу невежливого поведения французского капитана. Я не могу с ним не согласиться. Но по крайней мере наши будут успокоены. И кроме того, мы не поддались искушению подняться на борт... Опыт продолжается.

Наконец-то мы можем отвести душу и напиться пресной воды! Открываем мешок с провизией. Он содержит сухари, четыре банки мясных консервов и банку сгущенного молока.

68

Барометр не солгал: несмотря на сверкающее солнце ветер усиливается. Но на этот раз он дует в нужном нам направлении: на юго-юго-запад.

Приближается Менорка... А вот и воскресный подарок: 8 июня в полдень показывается вершина Торо. Она видна гораздо яснее, чем восемь дней назад. Сможем ли мы на этот раз пристать к берегу?

Балеарский архипелаг состоит из шести островов, из которых главные Менорка, Мальорка и Ивиса. Менорка расположена восточнее остальных. На южном берегу находится ее столица Маон, знаменитая благодаря сражению, которое дал здесь герцог Ришелье¹. Мы можем пристать к острову либо у столицы на востоке, либо у маленького порта Сьюдадела на западе. С севера пристать невозможно из-за береговых скал и утесов, которые были причиной многих кораблекрушений и, в частности, гибели «Генерала Шанзи» в 1910 году. Так что северный берег придется обойти.

Сначала мы направились к северо-восточной оконечности острова, надеясь к ночи добраться до Маона. Но ветер решил иначе и отнес нас немного западнее. Поэтому на следующее утро мы оказались в нескольких кабельтовых от северного берега. Где же вы, цветущие бухточки, которые возникают перед глазами при словах «Балеарские острова»? Заливы и пляжи находятся лишь на южном берегу.

Три бесконечных дня мы плывем вдоль побережья, не имея возможности к нему пристать. А между тем мы находимся совсем рядом! Я не выпускаю из рук киноаппарата: если внезапный ветер отнесет нас в сторону, киноплёнка будет нашим свидетелем.

В понедельник мы постепенно продвигаемся к северо-

¹ Именно тогда был изобретен майонез (правильнее — «маонез»).

западной оконечности острова. Мы настолько приблизились к берегу, что я вижу, как по холму бежит кролик.

Муки голода окончились: ежедневно я занимаюсь подводной охотой. Боже мой, какое благодатное место! Во время нашего путешествия вдоль берега и последующего пребывания на острове я почти ежедневно охотился по часу и каждый раз приносил не менее 6 килограммов рыбы.

Тем не менее мы спешим добраться до порта. Дальнейшее плавание по Средиземному морю кажется нам бесполезным: мы хотим поскорей окончить этот первый этап и переправиться в Малагу или в Танжер, то есть непосредственно в район Гибралтарского пролива. А оттуда мы сможем отправиться через Атлантический океан.

Во вторник 10 июня, на закате солнца, мы находились в нескольких десятках метров от северо-западной оконечности острова. Слабый ветерок постепенно пригнал нас сюда, но в тот момент, когда надо было обогнуть мыс Менорка, он нас покинул. Ни бухты, ни заливчика, где можно было бы бросить якорь. В довершение всего ветер с суши отбрасывал нас в открытое море. О Менорка, земля обетованная, неужели ты опять исчезнешь? Неужели мы снова будем совершать «круги ада» по Валенсийскому заливу?

Мы еще раз попробовали задержать отклонение от курса с помощью плавучего якоря. К несчастью, течение тоже несло нас к северу, и, проснувшись в среду 11 июня на восемнадцатый день путешествия, мы с отчаянием убедились, что находимся по крайней мере в 15 милях от столь желанного берега.

Но вскоре мужество к нам вернулось. Поднялся легкий бриз, и мы снова стали приближаться к западной оконечности острова, все к тому же мысу Менорка. Мы знаем, что стоит только обогнуть этот мыс и примерно в миле к югу нас ждет маленький порт Сьюдадела, наше спасительное убежище. С какой радостью часов в 10 утра мы увидели наконец у берега десяток направлявшихся в разные стороны рыбачьих судов! Они нас не замечали. Но одно из них направило сеть вынимать к северо-востоку от нас. Невозможно, чтобы оно не встретилось с нами на обратном пути. Мы решаем попросить, чтобы нас отбуксировали до самого порта.

Нас все еще не замечают! Неужели нашу лодку опять отнесет от желанного мыса Менорка? Мы подходили все ближе к земле, когда ветер снова стих. Что ж, опять все сначала? К счастью, нет! Когда мы были в двадцати мет-

рах от берега, к нам подошла рыбацья лодка и взяла нас на буксир... Через десять минут, не веря собственным глазам, мы входим в маленький очаровательный порт, который нас приютил и совершенно обворожил. Впрочем, это очарование было опасным для моего товарища, так как, несмотря на всю свою стойкость, мужество и ровное настроение в море, он не умел противиться соблазнам земли.

По случаю нашего прибытия собралась большая толпа. Впереди стоял пожилой испанский офицер, в глазах которого светился ум.

70 Взглянув на наш флаг, он обратился ко мне. Я с трудом держался на ногах, поддерживаемый двумя любезными добровольцами. Завязался быстрый разговор:

— Вы француз?

— Да.

— Откуда вы прибыли?

— Из Франции.

— Вот на этом? — он взглянул на «Еретика».

— Да.

— Из какого порта?

— Монте-Карло.

— Милостивый государь, для того чтобы я вам поверил...

Я протянул ему вырезку из газеты, где сообщалось о нашем предстоящем отплытии.

Тогда этот старый испанский офицер отступил на шаг, вытянулся перед нашим флагом и воскликнул:

— В таком случае, господа, да здравствует Франция!

Справившись с охватившим меня волнением, я попросил его засвидетельствовать неприкосновенность нашего аварийного запаса.

Какой контраст по сравнению с двумя предыдущими сутками! Прежде всего поскорей послать телеграммы своим. Затем большой стакан пива со льдом — настоящее благословение божье! Мы выпили его в маленьком кафе, хозяйка которого по-матерински ухаживала за нами во время нашего пребывания на острове.

И начали действовать чары волшебной страны. Проводники, ставшие нашими друзьями, познакомили нас с богатствами и соблазнами этого счастливого городка.

Спасибо тебе, Гильермо, за то, что ты ввел нас в жилища, где сохранились вещи, напоминающие о различных завоевателях — маврах, французах, англичанах, испанцах, где мебель времен королевы Анны находится рядом с испанским оружием и великолепными фламанд-

скими рукописями. Спасибо тебе за то, что ты сказал мне однажды: «Этот дом твой!» Ведь в устах человека твоей нации это не пустая фраза.

Спасибо тебе, Августин. Ты угощал меня типичными блюдами Менорки и среди них — знаменитой «собразадой», жгучее воспоминание о которой я сохранил до сих пор.

Спасибо вам, Фернандо и Гарсиа! Вы показали мне маленькие уютные бухточки, где резвились морские окуни и множество других рыб, вселявших надежду в такого незадачливого рыбака, как я.

Даже моя вторая страсть, любовь к музыке, получила полное удовлетворение на этом чудесном острове. На следующее воскресенье Гильермо познакомил меня с одним из местных композиторов, в доме которого я встретился с прекрасным пианистом Мальорки доном Мас Порселем, учеником Альфреда Корто. И вот Бах, Фалла, Шуман и Дебюсси вновь овладели мной. Как мне трудно будет уехать!

71

И тем не менее в понедельник мы под аплодисменты присутствовавших покинули прелестный маленький порт. Нам помогали друзья — моряки и тот симпатичный офицер испанского флота, который так радушно нас встретил, — Мануэль Деспухоль. Рыбачья лодка отбуксировала нас примерно на пять миль от берега Менорки по направлению к Алькудии.

Второй раз произошло то, к чему мы должны были постепенно привыкнуть. Минут через десять буксир был отцеплен, и мы снова остались одни. На этот раз наш путь был короток: мы хотели достичь Мальорки, находящейся на расстоянии сорока миль отсюда. Мы могли прибыть туда на рассвете следующего дня. Но для этого надо было добиться, чтобы нас не отбросило к северному берегу, — задача довольно трудная, так как кили нашей лодки были плохо закреплены и почти не действовали, а ветер дул с юго-востока.

Наиболее удобным пунктом высадки нам казалась Алькудия, порт на северо-восточном берегу. Все шло как будто благополучно, и утро 17 июня мы встретили на правильном пути посередине фарватера. Показалось несколько рыбачьих судов, которые дружески нас приветствовали.

Пребывание на земле было не слишком продолжительным, и мы быстро вернулись к привычной жизни на «Еретики». Впрочем, мы взяли с собой некоторые съестные припасы, считая, что на пути между двумя островами

опыты проводить бессмысленно. Аварийный запас оставался по-прежнему в целости для путешествия по Атлантическому океану.

Наконец около 18 часов милый остров Менорка, незаметно возвышавшийся на линии горизонта, исчез на востоке, а в лучах заходящего солнца появилась величественная и надменная Мальорка.

Все шло как нельзя лучше. Огни Алькудии были уже ясно видны. Мы находились примерно в пяти милях от порта.

Вдруг Джек, сидевший за рулем, сообщил мне со свойственным ему спокойствием:

72 — Алэн, мы чертовски отклоняемся к северу. Ветер дует теперь точно с юга. Мне это не нравится: оба ветра — южный и северный — приносят в этом проливе сильные бури. Впрочем, попытаемся добраться до порта.

Увы, обрывистые утесы Мальорки пронесли мимо. Нас опять уносит в Валенсийский залив! Единственная надежда — плавучий якорь. Поистине, это море хоть кого приведет в отчаяние! Когда наконец мы его покинем и вступим в область регулярных ветров? Я даю себе клятву никогда больше не плавать по Средиземному морю без мотора.

Опять предстоит ночь бездействия и ожидания. Что-то принесет завтрашний день? Право же, Средиземное море начинает нам надоедать.

На рассвете 18 июня мы опасливо озираемся по сторонам. Ветер стих, но мы с отчаянием констатируем, что наше положение примерно такое же, как во вторник 10 июня в тот же самый час. Мы находимся, может быть, чуть подальше в открытом море, милях в двадцати к северо-востоку от северной оконечности Менорки! Перед нами снова стоят те же проблемы: нужно еще раз обогнуть мыс и пересечь пролив.

В довершение несчастья северный ветер крепчает, обещая бурю. Вдали от берега мы бы ничего не боялись, но здесь среди скал опасность была очень велика. Единственное, что мы могли сделать, — это попытаться вернуться в Сьюдаделу и там подождать улучшения погоды. Идти надо было как можно скорей, потому что ветер не ждал. Очень быстро, примерно за четыре часа, то есть со средней скоростью в пять узлов, мы приблизились к земле. Но море беснуется, и нет никакой возможности обогнуть роковой мыс. В тот момент, когда мы уже решаем повернуть к востоку и войти в одну из относительно спокойных бухт, к нам подходит рыбацья лодка, которая берет нас на буксир.

Но на сей раз довести нас до порта гораздо труднее: движение волн то и дело ослабляет буксирный канат, а затем натягивает его сильным рывком со звуком, подобным «пиччикато».

Все идет благополучно, пока мы движемся против волн, но Джек не скрывает своего беспокойства: «Что будет, когда мы повернемся бортом к волнам, прежде чем ветер станет попутным?»

Внезапно канат натягивается как раз в тот момент, когда мы находимся на самом гребне, и в ту же секунду волна обрушивается вниз. «Еретик» перевортывается, мы в воде... Я быстро выплываю и вдруг слышу голос Джека:

73

— Веревка, Ален, веревка!

Чрезвычайно удивленный, ищу веревку, чтобы бросить ему. Ведь он прекрасно плавает. Но Джек объясняет:

— У меня ноги запутались в веревке, и я не могу плыть.

К счастью, буксирная лодка приближается, и мы вскарабкиваемся на борт. В этот момент, еще наполовину в воде, я кричу:

— Ну что, Джек, опыт продолжается?

Он отвечает с обычной британской флегмой:

— А кто в этом сомневался?

Милый Джек! Я же говорил, что в море он великолепен! И зачем только понадобились эти остановки на суше?!

«Еретик» похож на черепаху, перевернувшуюся на спину. Понемногу из-под него начинают выплывать различные предметы. Презирая опасность быть выброшенными на берег, увеличивающуюся с каждой минутой, испанские рыбаки вертятся вокруг места «кораблекрушения». Когда что-нибудь всплывает, я ныряю, стараясь спасти как можно больше вещей. Прежде всего парус, затем непромокаемые мешки (слава богу, интересные киноплёнки спасены!), несколько кассет с пленкой, весла, спальные мешки... Увы, мы не досчитались кино- и фотоаппаратов, радиоаппаратуры, компаса, бинокля. Мачта сломана, тент разорван.

Повесив нос, мы возвращаемся в порт Сьюдаделы, волоча за кормой «Еретику».

Что же произошло? Нас буксировали слишком быстро, при поднятом парусе и против ветра. Сочетание порыва ветра, рывка буксира, нехоти обрушившейся волны нас и опрокинуло. Мораль: никогда не буксироваться даже при благоприятном ветре без плавучего якоря, чтобы встречать волну только носом.

Но в конце концов мы спасены, лодка цела и наша воля не поколеблена. А это главное! И, кроме того, нам теперь будет что порассказать!

Битва за снаряжение. Танжер

74

Как только мы высадились, я отправил телеграмму с просьбой выслать нам необходимое снаряжение взамен утерянного. Ответ не заставил себя ждать: «Жан Феррэ выезжает в Пальму». Итак, Жан может быть уже в Пальме. Нам ничего не оставалось делать, как спокойно ждать представителя «обитателей суши».

В четверг с раннего утра я отправился к морю, чтобы вдоволь поохотиться под водой. Вместе с Фернандо, чемпионом Менорки по подводной охоте, мы спокойно ловили рыбу, когда появился запыхавшийся мальчик и сообщил, что нас ждут какие-то два француза, которые привезли известия от моей жены.

«Это Жан», — подумал я. Вскочив на велосипед, я изо всех сил нажимал на педали все 5 километров, несмотря на палящее солнце, чтобы побыстрей добраться до порта и увидеть... двух неизвестных, которые, завладев судовым журналом Джека, без стеснения переписывали его. Слегка удивленный, я все же принял своих соотечественников, насколько мог, любезно и объяснил им цель нашей экспедиции. Они были уже осведомлены обо всем, так как успели расспросить коменданта порта и ознакомиться с нашими путевыми записями. Все утро они надоедали мне расспросами, затем увязались за нами к друзьям, которые пригласили нас к себе на завтрак, и фотографировали нас там с поразительной бесцеремонностью. И тут выяснилось, что они даже не знают адреса Жинетты. После этого, довольные собой, репортеры улетели в Пальму, оставив нас в полнейшей растерянности. С меня было достаточно. Мы решили, что больше и пальцем не пошевелим для таких нахалов.

На следующее утро в пятницу комедия повторилась. Прибыли еще какие-то два француза. Они нас ждут. Мы тотчас же улетаем, чтобы избежать встречи с ними. Часом позже в Сьюдаделе появились взмыленные, запыхавшиеся, взбешенные... Жан Феррэ и Санчес, французский консул в Маоне, глубоко убежденные, что средиземноморское солнце растопило нам мозги и мы вполне созрели для сумасшедшего дома.

Новости были не из веселых. Покровитель экспедиции отказывал нам в дальнейшей помощи.

В чем дело? Почему такое внезапное охлаждение? Оказалось, что почти все газеты, которые не принимали нас всерьез, после встречи с «Сиди Феррук» объявили, будто экспедиция Бомбара провалилась. Надо было выяснить все начистоту...

Оставив Джека на Менорке, я решил отправиться через Мальорку в Париж. На «Большом острове»¹ нам во всем помог французский консул господин Фременвиль, и в понедельник 23 июня мы выехали в Париж.

Я не стану рассказывать подробно об этой поездке на автомобиле, которая была, может быть, самым опасным этапом нашей экспедиции. Скажу только, что в 8 часов утра мы были в Валенсии, в 12 часов 30 минут — в Мадриде, в 19 часов — в Сан-Себастьяне, а в 6 часов утра прибыли в Пуатье. В общем тоже рекорд!

В Париже нам предстояла борьба. Я хотел только одного: получить материалы для оборудования и ремонта лодки, чтобы продолжать плавание. Но по-видимому, нас больше не принимали всерьез. Повсюду готовились к всевозможным «экспедициям», многие из которых были уж совсем фантастическими: например, переход Кентукки — Сан-Себастьян — Дублин на каноэ или переход через Па-де-Кале на мотороллере и т. п. И всех нас стригли под одну гребенку! Над нами смеялись. А конструкторы если еще и не разуверились в нас полностью, то во всяком случае колебались, следует ли нам помогать. Что касается нашего мецената, то, переубежденный торжествующими «специалистами», он отказался нас финансировать под тем предлогом, что не желает «помогать моему самоубийству». Он не отдавал себе отчета в том, что, действуя таким образом, он сам катастрофически уменьшает наши шансы на успех и делает путешествие более опасным. Но что же все-таки произошло? Почему теперь все пытались сорвать нашу экспедицию?

Постепенно я начинал догадываться о причине такого резкого поворота. Кое-кто надеялся, что в первые же дни мы будем выброшены на итальянский берег. Когда же у нас появились некоторые шансы на успех, это вызвало раздражение. Но ведь я вовсе не собирался доказывать, что спасательное оборудование никому не нужно. Я лишь хотел дать надежду на спасение тем, у кого при кораблекрушении это оборудование окажется неполным или будет

¹ То есть на Мальорке.— *Прим. пер.*

совсем отсутствовать. В игру вступили интересы, которые мне были совершенно чужды. Позже, в Танжере, все эти махинации сделались еще более явными, и мои подозрения подтвердились. Экспедиция была в опасности.

Но вот в результате отчаянных споров мне удалось добыть материалы для ремонта лодки. В воскресенье 29 июня я возвратился в Пальму усталый и разбитый. Джек и «Еррик» должны были прибыть туда на пароходе «Сьюдадела». Отсюда мы решили проплыть как можно дальше в сторону пролива. Если придется совершить вынужденную остановку, мы доплывем до Танжера на пароходе. Пусть думают, что хотят, но остановить нашу атлантическую экспедицию им не удастся! Я только боялся, как бы путем всяких каверз у меня не отобрали навигационное свидетельство. Тогда прощай, путешествие! И ведь никто не скажет:

— Ему не дали завершить опыт!

А будут говорить:

— Вот видите, он не смог довести свой опыт до конца, потому что его теория несостоятельна!

Возможно, именно это и заставило меня впоследствии идти до конца несмотря ни на что.

Оборудование взамен выбывшего из строя — мачта, два кия, компас и несколько книг — прибыло самолетом. Одному богу известно, сколько трудностей нам пришлось преодолеть в таможне из-за этого несчастного оборудования. И если бы не г-н Фременвиль, я и сейчас, вероятно, сидел бы на Мальорке и спорил. В конце концов все было доставлено в яхт-клуб, который оказал нам радушное гостеприимство, и в воскресенье утром все было готово. Но Джек решил отплыть лишь поздно ночью, чтобы воспользоваться ветром с суши, который помог бы нам выйти из залива. Нам хотелось попробовать выйти из порта без посторонней помощи. А затем мы направимся либо к Африке, либо к берегам Испании.

Отплывали мы куда менее торжественно, чем в первый раз. Мы с Джеком неторопливо гребли. Нас провожала одна маленькая лодочка яхт-клуба. Наконец, поднялся восточный ветер. Прощай, остров Мальорка! Мы снова уходим в море.

На этот раз наше плавание напоминало увеселительную прогулку. В понедельник утром еще неподалеку от берега я вытащил несколько прекрасных рыб. Наше существование было обеспечено. Какой это был чудесный день! Ветер гнал нас в нужном направлении. Джек надеялся, что так мы сможем добраться до Аликанте на юго-

восточном побережье Испании. Оттуда мы постараемся пройти вдоль берега как можно дальше в сторону Малаги. Но мы заранее решили, что в случае, если ветер спадет, будем добираться до Танжера первым попавшимся грузовым пароходом.

Сейчас самое главное для нашей экспедиции было выйти в Атлантический океан через «Геркулесовы столпы». Воистину это одно из чудес света влекло нас к себе неудержимо. В тесном, закрытом Средиземном море мы жаждали большого плавания, но эту жажду мог полностью утолить лишь океан.

Солнце припекало не шутя. Я купался все время; Джек предпочитал воздерживаться. К вечеру очертания Мальорки слегка заволжкло. Мы старались уйти как можно дальше к югу от Ивисы, которую мы увидели во вторник утром. Ветер продолжал нам благоприятствовать. Питались мы неплохо благодаря удачной подводной охоте. Время от времени нас навещали дельфины.

Во вторник примерно около 16 часов мы с беспокойством заметили, что, несмотря на ветер который должен был нас гнать вперед, наша лодка совсем не двигается. Течение мешало нам плыть на запад. Если ветер переменится, нас отнесет обратно к Мальорке. Тогда мы решили идти возле самого берега, который в этом месте изобиловал отмелями. На одну из них мы в крайнем случае выведем «Еретика».

Итак, за весла! Раз-два! Раз-два! Берег казался совсем рядом, но нам удалось добраться до него лишь поздним вечером.

Подойдя совсем близко, мы не на шутку испугались, так как заметили, что нас окружают сотни рифов. Наконец, когда уже совсем стемнело, мы наткнулись на маленькую бухточку, казавшуюся волшебной из-за необычайной прозрачности воды. Ночь была теплой и звездной. Какое блаженство спать на твердой земле!

Мы находились примерно в 15 милях от главного города острова. Тем хуже для нас. Было решено добраться до порта, как только позволят условия, и, погрузившись на пароход, переправиться в Танжер. Кружить по Средиземному морю было бесполезно.

Какой-то любезный фермер пригласил нас выпить вина, кисленького и зело слабящего. Он ничего не знал о международных событиях: даже имена Трумэна, Сталина, Эйзенхауэра ему ничего не говорили. Подумать только, что есть еще люди на свете, которые ведут столь растительное существование!.. Какую чудесную ночь про-

вели мы под звездным небом на уютном ложе из сосновой хвои! Нам казалось, что мы переселились в иной мир.

На следующий день Джек попросил меня поохотиться. Я нырнул и почти тотчас же вытащил великолепного морского окуня. Четверг и пятницу мы также провели в вынужденном отдыхе посреди высоких красных скал, нависших над многоцветным дном, подобным дну у берегов коралловых атоллов, на котором вспыхивали солнечные зайчики от проплывающих рыб. И когда в субботу в шесть часов утра поднялся попутный ветер и «Еретик» смог двинуться к Ивисе, мы даже расстроились. Мы покинули эти очаровательные места, едва осмеливаясь тревожить веслами зеркальную поверхность гостеприимной бухты — последнего мирного виденья перед бушующим океаном.

78

Как только мы вышли из своего убежища, нам сразу же пришлось приналечь на весла. Вскоре ветер снова упал; хорошо, что он хоть не дул нам навстречу! Увы, увы! Старая шутка: к полудню он снова подул, но на этот раз в обратном направлении, и мы были вынуждены укрыться в бухточке вблизи островка Тагоманго, у пляжа Эскана.

Нам все больше нравились такие импровизированные остановки. Джек со свойственной ему милой беззаботностью спрашивал: ну что нас толкает снова и снова в это неблагоприятное море?

Вечером 12 июля к нам подошли два представителя гражданской гвардии и один из них, поглаживая ружье, сказал:

— Приставать к берегу разрешается только на территории порта. Немедленно отчаливайте!

— Это невозможно: навалый ветер.

— Нас это не касается, — ответил он, побагровев от злости.

— Ну что ж, почтеннейшие господа, садитесь к нам в лодку, и попробуем отчалить.

Удар попал в цель, и два представителя международной военщины пришли в замешательство. В конце концов после совещания «генеральный штаб» разрешил нам дожидаться попутного ветра.

На следующий день, надев маску, я ныряю, чтобы раздобыть нам завтрак. Вдруг две очаровательные ступни и еще более прелестные ножки совершенно преображают мой подводный горизонт. Их обладательницу звали Мануэла, и она была старшей из трех сестер-чилиек, находившихся здесь же. Купание заканчивалось впятером: усевшись в кружок прямо в море, мы едим арбуз.

У Мануэлы был с собой томик Малларме. Я его листаю, и мой взгляд задерживается на следующих строках:

Прощайте все! Корабль поднимает якоря,
И парус повлечет нас в дальние моря.
Как дань последняя душе моей в тоске,
Последний раз мелькнут платочки вдалеке.
Ведь скоро, может быть, срывая паруса,
Ломая мачты, вихрь обрушит небеса.
И будет нас носить среди валов белесых...¹
О сердце, слушай же, о чем поют матросы!

Погода меняется, верхушки деревьев клонятся к западу. Вот и попутный ветер. Мы отплываем. В тот же день мы входим в порт острова Ивиса. В яхт-клубе нас встречают с подлинно испанским гостеприимством. Решив поскорей распрощаться со Средиземным морем, мы грузимся в пятиницу на пароход «Сьюдад-де-Ивиса», который доставляет нас в Аликанте.

Вывернув карманы, нам удалось набрать на билет, дающий право проезда из Аликанте в Сеуту в качестве палубных пассажиров без питания. На пароходе «Монте-Бискарги» вначале на нас бросали косые взгляды, но вскоре весь экипаж проникся к нам симпатией. А пассажиры даже обещали сводить меня в Бильбао на концерт.

На всех стоянках мы выходили на берег вместе со старшим механиком. Радист тоже к нам благоволил, хотя однажды, будучи «под мухой», признался, что считает нас «ун поко локос» — немного чокнутыми.

Капитан дал мне свою рубашку, так как моя была совершенно изодрана ветром. Радист подарил Джеку туфли. А стюард подкармливал нас всю дорогу.

Первые итоги

Какие же выводы можно сделать уже из первой части нашего эксперимента?

П и т ь е. В период с 25 по 28 мая я пил соленую воду три дня, а Джек — два. Все это время выделения организма были в норме и жажды мы не испытывали. Значит, морскую воду пить можно; главное — не следует доводить дело до обезвоживания организма. Для того чтобы уменьшить жажду, мы иногда закрывали себе лицо тряпкой, смоченной в морской воде, и подставляли его солнцу. Пойманный морской окунь два дня снабжал нас и едой и

¹ Перевод Ф. Мендельсона.

питьем. В таких случаях самое опасное — это слишком поспешное возвращение к обычным нормам питания. Затем мы шесть дней сидели на морской воде, и это, пожалуй, является пределом. Потом два дня снова пили рыбий сок. Никакого нарушения работы почек не замечалось. Коротко говоря, из четырнадцати дней пути четыре дня мы пили рыбий сок, а десять дней — морскую воду. Нам удалось без труда выдержать этот период в десять дней, потому что он был разделен на две части.

80 Е д а. Голод заявляет о себе следующим образом: в первый и частично во второй день схваткообразные боли. На третий день боли исчезают и вместо них появляется сонливость и чувство постоянной усталости. Чтобы уменьшить потребность организма в питании, необходимо его «натренировать» и вести в основном вегетарианский образ жизни.

Кровяное давление у нас почти не менялось, но в этом отношении наша экспедиция была слишком непродолжительной, чтобы можно было делать выводы.

Следует остерегаться конъюнктивита, или воспаления глаз в связи с сильным солнечным отражением на блестящей поверхности моря.

Употребление морской воды не вызвало у нас ни поноса, ни рвоты. Желудок почти не работал в течение двенадцати дней, но это не сопровождалось болями, налетами на языке и слизистых, дурным запахом изо рта, или чем-либо подобным. Правда, газы выделялись в большом количестве.

Склонности к обморокам не было ни у Джека, ни у меня.

Уже на третий день кожа у нас стала сухой, но никакой сыпи не показывалось. Ноги не отекали. У меня в течение двух дней был отек лица, ясно видный в кинофильме. Раны заживали очень плохо, и замечалась склонность к нагноениям.

На пятый день у меня появился флюс на первом правом нижнем коренном зубе. Он вскоре созрел и прорвался, но затвердение и небольшая боль чувствовались еще долго. Слизистые, в частности губы, были сухи только вначале.

Я не хочу останавливаться на подробностях, но скажу еще несколько слов о снаряжении и о моем спутнике. Снаряжение не обмануло моих ожиданий: оно выдержало самые сильные волны. Нужно было укрепить только две вещи: мачту и кили.

Что же касается Джека, то он оказался прекрасным моряком. Сумев проделать путь от Монако до испанских

берегов, он сделал то, что многие из опытных моряков считали невозможным; специалисты ожидали, что в лучшем случае мы доберемся до Корсики или до Сицилии. Кроме того, он проявил себя деятельным, мужественным и бескорыстным товарищем. Он всегда стремился занять самое неудобное место в лодке и всегда был наготове в трудные минуты. Никогда он не жаловался и никогда не был пессимистом больше, чем того требовали обстоятельства. Он доказал, что можно определить координаты даже на таком простом суденышке, как наше. Ни разу он не терял веры в успех. О таком спутнике можно было только мечтать!

Джек Пальмер сопровождал бы меня до конца. Больше того, вздумай я отказаться от своей затеи, он заставил бы меня продолжать путь. Но... я не мог предвидеть, что слишком продолжительная остановка лишит его мужества и заставит отказаться от дальнейшего плавания. Джек привел нашу лодку в Танжер, к начальному этапу моей большой атлантической экспедиции. Если бы не он, я бы никогда туда не добрался.

Наконец вот и Сеута. День был праздничный, никто не работал, и капитан отказался следовать дальше, чтобы выгрузить нас в Танжере. Он даже не стал слушать наших доводов. Наконец, когда вмешался радист, капитан согласился довести нас до Танжера, если мы достанем тройное разрешение: полиции, таможни и начальника порта. Было 10 часов 30 минут. Судно должно было отчалить в 15 часов. Уходя, мы слышали голос капитана: «Разрешение из трех учреждений... и в праздничный день? Я совершенно спокоен!...» Однако в 12 часов 30 минут все было улажено. Испанские власти — полиция и таможня — выполнили все формальности на основе простого устного заявления, а начальник порта приказал внести в судовой журнал «Монте-Бискарги» распоряжение выгрузить нас вблизи Танжера.

Вскоре «Монте-Бискарги» покинул Сеуту. В 21 час 30 минут «Еретик», накачанный на палубе, был спущен на воду. Капитан, чрезвычайно скептически относившийся к нашему опыту, признал, однако, что в такую погоду ни одну шлюпку спустить на воду невозможно, потому что, когда поднимается ветер, вода в проливе бурлит, как в котле.

«Монте-Бискарги» послал нам последний привет своим гудком... И вот мы идем сквозь тьму к огням международного города, где я найду деятельных и энергичных друзей и... опасных врагов, которые разлучат меня с моим спутником.

В полночь мы прибыли в Танжер. Причалили к яхт-клубу. Средиземное море было позади!

Танжер — большой красивый город. Национальные предрассудки не имеют здесь никакого значения. На следующее утро, когда я отправился в консульство за почтой, вице-консул господин Бержер предложил мне свои услуги, чтобы достать билет на самолет во Францию, оплачиваемый в Париже. Больше того, господин Мужно дал мне займы денег на этот билет. Консульство также одолжило мне определенную сумму, чтобы я мог приобрести приличное платье и заплатить за гостиницу.

82 В понедельник 28 июля я покинул Джека и отправился в Париж. Это было роковой ошибкой. Но я не мог не лететь: для того чтобы пуститься по Атлантическому океану, необходимо было сменить «Еретика». Нельзя было отправляться впервые в такое плавание, не обеспечив заранее максимум шансов на успех. А это надувное суденышко не только прошло не одну сотню миль по Средиземному морю, но и до того плавало уже три года. Наш меценат подготовил другую такую же лодку. Надо было ее получить.

Благодаря любезности руководителей компании «Эр Франс» я в тот же день прибыл в Париж.

Со времени моей последней поездки обстановка в Париже еще больше ухудшилась. Денег ждать было неоткуда. Я пошел к нашему меценату и рассказал ему о первых итогах. Я объяснил ему причины, по которым считал необходимым продолжать. К концу разговора он обнял меня и сказал: «Будете вы продолжать со мной или без меня, я все равно согласен вам помогать».

Он приказал передать мне лодку. Экспедиция продолжалась.

Мы должны были встретиться снова за обедом. Что произошло в промежутке? Я не знаю, но факт остается фактом: он снова переменял свое мнение и отказался предоставить нам лодку. Он хотел во что бы то ни стало помешать нам продолжать путь.

Тогда я уговорил его поехать со мной в Танжер, надеясь, что Джек сумеет его убедить.

До отъезда мы разговаривали с некоторыми инженерами, и эти разговоры могли бы ему показать значение достигнутых нами результатов. Но мне казалось, что в действительности его больше всего интересует, могут ли потерпевшие крушение пользоваться пульверизатором или работающим на батареях аппаратом для опреснения морской воды и заведется ли мотор с помощью шнура, обмотанного вокруг лодки!

А я отплывал, чтобы доказать, что на море можно прожить без пищи и патентов... Очевидно, в начале экспедиции нас вдохновляли одни и те же идеалы, но теперь наши пути расходились!

Получив прямо с фабрики новую надувную лодку, я вернулся в Танжер с предметом моих мечтаний. Меценат приехал вместе со мной. В этот день мы долго разговаривали: Джек, он и я. Став сторонником официальной теории, наш меценат хотел убедить Джека, что надувное судно не сможет продержаться на море больше десяти дней. Но мы прекрасно знали, что это не так, и Джек был просто возмущен. Я думал тогда, что все в порядке и мы получим необходимую помощь.

Наш покровитель предложил мне купить радиоприемник, чтобы мы всегда знали точное время и могли определить свои координаты.

— Это слишком дорого, — ответил я.

— Сколько стоит приемник?

— Здесь, в Танжере, пятьдесят — шестьдесят тысяч франков.

— А во Франции?

— Примерно в два раза дороже.

— Я вам его дарю.

Мы пошли к торговцу. Наш благодетель заплатил и оформил квитанцию: «Д-ру Бомбару, Океанографический музей, Монако».

На следующий день он уехал... вместе с радиоприемником.

Атлантический океан

Отплытие из Танжера

- 84 Последнее время Джека не узнать. Его энтузиазм постепенно угасает. Позднее мне рассказали, что в те дни он признавался одному из наших друзей: «Если Аллен оставит меня здесь еще на некоторое время, я уже не смогу отправиться вместе с ним...»

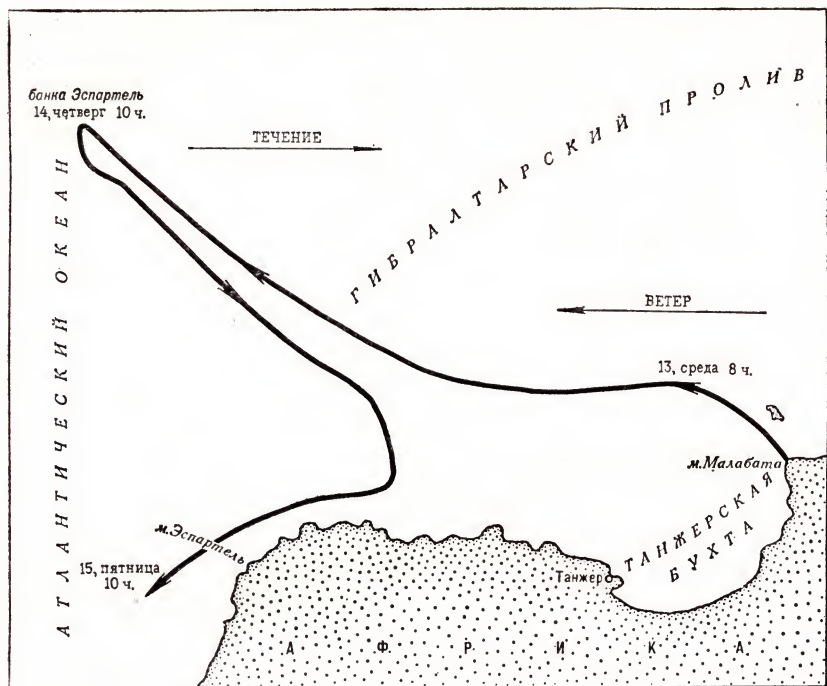
Но зато в те же дни нам со всех сторон начали помогать. Для начала нас по-царски приняли в Морском клубе. Затем г-н Клеменс дал нам свои рыболовные снасти, г-н Мужно связал меня с бывшим радистом Ле Ганом, чтобы тот помог нам достать радиоприемник, бумаготорговец г-н Тарпэн подарил мне бинокль и, наконец, в самый последний момент г-н Бержер ссудил меня деньгами.

Несмотря на это дружеское содействие, дальнейшее ожидание становится невыносимым. Каждый раз Джек подыскивает новый предлог, чтобы отложить отплытие: мешают то ветер, то прилив, то неблагоприятное время года. Но ведь он моряк, и мне остается только соглашаться. Наконец, однажды я узнаю от шофера такси новость, которую в Танжере давно уже знают абсолютно все, кроме меня: Джек решил сделать все от него зависящее, чтобы я дальше не поплыл. Он уверен, что в одиночку я ни за что не отправлюсь в путь.

Совершенно обескураженный, я уже решил на все махнуть рукой, но тут подумал: «Ведь тогда обо мне скажут: видите, он не может этого сделать! Значит, его теория ошибочна!» Но я-то знаю, что не ошибаюсь! И я это докажу.

В конце концов после долгих споров и уговоров Джек нехотя начал собираться в путь. Сначала он предложил отплыть снова в Средиземное море. Я твердо стоял на своем. Американский военно-морской атташе пытался мне доказать со штурманскими картами¹ в руках, что сейчас мы

¹ Штурманские, или навигационные, специальные карты издаются английским и американским военно-морскими штабами каждые два-три



не доберемся до Касабланки, а до Канарских островов и подавно. Это, мол, невозможно. Но я знаю, что это возможно! Недаром я целый год изучал в Океанографическом музее морские течения. С отплытием мы еще не запоздали. Наоборот, я знаю, что, если мы тронемся в путь через месяц, у нас будет максимум шансов на успех.

Джек продолжает тянуть, ссылаясь то на ветер, то на приливы, то на отсутствие карт. Наконец в понедельник 11 августа он с неохотой соглашался попробовать. Но я чувствую, что мне не удалось его убедить, и в мою душу закрадывается опасение: ведь стоит ему изменить курс, пока я сплю, и я проснусь уже в Средиземном море. А с другой стороны, все время следить друг за другом — хорошенькая перспектива!

Но вот и восточный ветер. Теперь он, наверное, не утихнет дня три. Нам представлялась прекрасная возмож-

года. На них, в частности, отмечаются течения и ветры. Однако, за исключением тех мест, где эти течения и ветры до какой-то степени постоянны, такие карты не очень-то надежны.

ность выбраться из Гибралтарского пролива, из этой гигантской реки, стремительно несущей свои воды в Средиземное море.

Испанский баркас берет нас на буксир. Внезапно, вместо того чтобы скомандовать курс на запад в сторону Атлантического океана, Джек кричит:

— Держать на Малабатский мыс!

Я удивлен и встревожен. Ведь это значит идти на восток, в Средиземное море! В свое оправдание Джек говорит, что нам нужно под прикрытием мыса выждать, пока ветер немного поутихнет.

86 Море и в самом деле беспокойное, однако, если мы сейчас не воспользуемся попутным ветром, потом нам уже не удастся войти в «пасть чудовища». Это выражение, относящееся к Гибралтарскому проливу, хорошо передает мои чувства. В самом деле, мы покидаем Средиземное море, чтобы углубиться в нечто неизмеримо большее, нечто чудовищно огромное. Атлантика! Этот океан поглотил Атлантиду, целый материк, который дал ему свое имя. Что для него стоит проглотить нашу жалкую скорлупку!

Испанский баркас буксирует нас все дальше к востоку. Наконец пристаем к маленькому пляжу, расположенному у дома графа Феррето Феррети — одного из наших друзей. Здесь в полном безделье мы проводим вторник. Наутро в среду ветер держится по-прежнему. Часов в девять Джек уезжает в Танжер, чтобы навестить кое-кого и сейчас же вернуться, потому что благоприятный ветер держится сегодня последний день и мы должны отплыть не позднее восемнадцати часов. В 18 часов Джека все еще нет. Это уже слишком! Чувствую, что, если буду еще колебаться, все пойдет прахом.

Оставляю таможенному досмотрщику Жану Стодель записку для Джека:

«Беру ответственность на себя и отправляюсь в плавание один. Чтобы добиться победы, нужно в нее верить. Если даже меня постигнет неудача, то потому, что я не специалист. До свидания, брат!

Ален».

Затем с помощью Жана Стоделя я немедленно отчаливаю, преисполненный ярости, честолюбия и веры в успех.

Прежде всего мне нужно было выбраться из Гибралтарского пролива в открытый океан, чтобы там меня подхватило Канарское течение. Близость берегов меня пугала, и я уходил от них все дальше. Как я был тогда наивен!

О своем одиночестве я не думал: сейчас нужно было бороться и победить. Речь шла о переходе из одного мира в другой — дело нешуточное! Выйти из Средиземного моря в Атлантический океан далеко не просто. Всего несколько миль разделяют эти два мира, но в каждом из них и время и пространство измеряются по-иному. Все понятия смещаются: в Атлантическом океане дню соответствует неделя, миле — сотня миль. Но прежде чем достичь океана, нужно было еще, как говорится в восточных сказках, выдержать высшее испытание, совершить почти невероятное. Только тот, кто видел, как во время наводнения поток мчится со скоростью 6—7 узлов и сметает все на своем пути, может себе представить силу течения, с которым мне пришлось бороться. Для того чтобы подняться вверх по реке с подобным течением, даже могучим северным лососям необходима та неистощимая, буйная сила, какую вливает в них Любовь. А мне, для того чтобы выбраться из пролива, понадобилась вся сила, какую могли дать жажда борьбы, стремление к широким просторам и влекущий зов Океана, все время удаляющегося от меня, словно для того, чтобы я не мог на этот зов ответить. К счастью, в этой борьбе у меня был хоть и временный, но союзник — восточный ветер. Течение против ветра: кто — кого? Я ставил на ветер.

В первую ночь мне так и не удалось заснуть. Малейшая ошибка — и лодку могло увлечь в сторону Средиземного моря, откуда мне уже не выбраться. Однако ветер держался всю ночь, и всю ночь, распустив парус, я скользил по поверхности потока навстречу течению. На темноту я не жаловался: множество судов, сверкая огнями, проходило мимо меня во всех направлениях. Мыс Эспартель исчезал вдаль и наутро совсем скрылся в тумане к юго-востоку от меня. Неужто я его миновал?

Днем течение, казалось, стало еще сильнее, а ветер, наоборот, начал выдыхаться. Я пытаюсь плыть поперек потока. Теперь я заметно продвигаюсь к югу, но, увы, земля все ближе и ближе. У меня уже нет сил. А что делать? Я должен «либо пройти, либо умереть». Я ведь знаю, что пройти можно!

Тем временем мыс Эспартель растет на глазах. Бросив взгляд на компас, с ужасом замечаю, что теперь этот мыс находится уже к юго-западу от меня. Так и есть: меня снова отнесло в пролив. Могучий поток Гибралтара снова неумолимо влечет мою лодку, ныряющую в бурунах и водоворотах.

В детстве я увлекался греблей на каное, и теперь вспомнил, что против течения легче всего плыть вдоль самого берега. Хуже не будет — попробуем! А мыс Эспартель все ближе и ближе. Но что это? Мне кажется, что большой белый город, который только что был напротив меня, теперь остался немного позади! Неужели?.. Несколько минут проходит в мучительной неизвестности. Ну конечно же! Я миновал мыс Эспартель! В этот памятный для меня вечер, озаренный сиянием заходящего солнца, я наконец вышел на простор долгожданного океана. Обратное течение, подобное дружеской струе во враждебной реке, вынесло меня навстречу великому испытанию.

Когда я наконец оказался в океане и напряжение спало, я почувствовал первый приступ одиночества. Одиночество — мой старый враг — не вдруг обрушилось на меня: постепенно, неумолимо оно заполнило все дни моего плавания.

Сейчас, пока я еще находился вблизи берегов и всевозможные вопросы осаждали меня, мешая сосредоточиться, одиночество выжидало. Лишь когда я очутился по-настоящему в океане и все эти вопросы были разрешены, оно «взошло на борт», и я остался лицом к лицу с этой последней неразрешенной проблемой.

А пока что я должен был решить, куда мне направиться: к Касабланке или к Канарским островам? Разумеется, я предпочел бы остановиться в Касабланке. Однако я не знал, какое впечатление произвело мое отплытие в одиночку, и тревожился. А что, если меня примут за буйнопомешанного и в первом же порту отнимут все мое снаряжение? Не лучше ли во избежание этого вообще нигде не останавливаться? Но с другой стороны, остановка необходима: мои родные, зная, что я остался совсем один, должно быть, умирают от беспокойства...

Я поймал себя на еще смутной мыслишке: «В конце-то концов, если меня и задержат, это уже не моя вина! Может, так оно будет лучше?..» Я не ответил на этот вопрос утвердительно, но понял, что мною овладевает страх.

Однако сейчас самое главное было не это. Прежде всего надо избежать «вынужденной посадки» на первом попав-

шемся пляже. Ведь все «специалисты» только этого и ждали с первого дня моего плавания в одиночку! Используя северо-северо-восточный ветер, я беру курс на западо-юго-запад. Если мне удастся продержаться на этом курсе, мой путь подобно тетиве соединит концы лука Танжер — Касабланка.

Для начала надо постичь основы кораблевождения. Я уже умею пользоваться компасом и управлять парусом. Остается освоить измеритель Краса, с помощью которого прокладывают курс. После нескольких попыток мне это удастся. Какая восхитительная простота! Достаточно поместить центр измерителя немного южнее меридиана или параллели, прочесть цифру, которая окажется прямо перед глазами, и таким образом определить свой курс теоретически. Затем прибавить или вычесть указанную тут же поправку и так узнать свой истинный курс.

89

На изучение этих премудростей я потратил всю пятницу 15 августа. Встречных кораблей было немного. К счастью, рыболовные снасти господина Клеменса оказались превосходными, и я поймал несколько крупных кастаньолей, или, как их еще называют, морских лещей. У меня теперь есть вода и еда. И в изобилии. Жаль только, что нет со мной Джека. Он утратил мужество как раз тогда, когда пришел самый ответственный момент. Ведь теперь я настоящий потерпевший кораблекрушение! Ну что ж, отныне я каждый день буду измерять свое кровяное давление и подсчитывать удары пульса.

В субботу 16 августа ко мне подошло большое судно, которое оказалось траулером из Альхесираса. Рыбаки были поражены, когда увидели мой огромный улов. Ловля рыбы вообще помогала мне коротать время, потому что ветер был такой, что мог кого угодно привести в отчаяние: он поднимался ежедневно около полудня и ежедневно около восьми часов вечера пропадал.

Начал осваивать секстант. Определить высоту солнца в полдень нетрудно: для этого достаточно совместить в зрительной трубке нижний край солнечного диска с линией горизонта и найти на угломерном лимбе величину искомого угла: солнце — наблюдатель — горизонт. Но это еще не все. Как определить с помощью такого простейшего измерения свою широту?

После нескольких попыток я научился это делать довольно уверенно. Мне не нужно было знать точное время: достаточно было определить угловое расстояние солнца от линии горизонта в тот момент, когда оно находилось в зените. Это измерение давало мне все, что нуж-

но, так как практически я спускался к югу по одному и тому же меридиану. Танжер расположен примерно на 6° западной долготы, а Касабланка — на $7^{\circ}37'$; иными словами, разница составляла всего один градус или чуть-чуть побольше. Таким образом, вычислять свою долготу у меня не было никакой нужды.

Каждый день я проверяю свои вычисления по береговым ориентирам, чтобы убедиться в точности, а для начала в неточности моих инструментальных расчетов. К счастью, океан около полудня обычно бывает наиболее спокойным, линия горизонта не пляшет, выделяется четко, и это облегчает дело.

90

В эту же субботу 16 августа мною начали пролетать самолеты авиалинии, проходящей через Касабланку. Следя за направлением их полетов, я проверяю свой курс. Но все равно я себя чувствую ужасно одиноким и уже всерьез начинаю подумывать, плыть мне дальше или остановиться в Касабланке. Честно говоря, меня не покидает чувство страха или во всяком случае какой-то постоянной тоски. Пока я плыву вдоль берега, все будет хорошо, в этом я уверен. Ну, а потом? Я смотрю на океан и ужасаюсь его беспредельности. Ничто здесь даже не напоминает Средиземное море, которое я лишь недавно покинул.

Воскресенье 17 августа. Настроение превосходное! И все потому, что утром я посмеялся вволю. Когда я проснулся, было еще совсем темно, и вдруг высоко в небе, словно молния, сверкнула, проносясь надо мной, «летающая тарелка»! Я схватил киноаппарат, чтобы заснять ее, и только тогда разглядел, что это была... планета Юпитер, которая просто пересекла мое поле зрения, когда лодку качнуло волной. Забавная ошибка развеселила меня, а вместе с хорошим настроением ко мне вернулась и уверенность в успехе. Как мало иной раз нам нужно! В течение последующих месяцев мой разум и вовсе стал игрушкой в руках случая: малейший пустяк заставлял меня переходить от радости к отчаянию и от отчаяния к восторгу.

День проходит с привычной монотонностью: несколько судов, несколько самолетов — и все. Сегодня я ни разу не видел берега, но я знаю, что он недалеко, и эта уверенность поддерживает меня. А вечером я получаю три послания от маяка, которые подтверждают мою уверенность. По моим расчетам, это должна быть Мехдия, Порт-Лиоте. Засыпаю полный надежд.

По ночам я спокойно сплю, укрепив с вечера парус и руль. Правда, время от времени, раза два-три за ночь, я просыпаюсь, но только для того, чтобы взглянуть на

компас, на парус, на дальний берег, убедиться, что все в порядке, и тут же снова заснуть. Вокруг спокойствие прямо гнетущее. Ни единого дуновения. Кажется, будто ветер просто боится потревожить мой мирный сон.

Каково же было мое недоумение и огорчение, когда, проснувшись утром 18 августа, я увидел, что меня со всех сторон окружает густой туман! В тот день я впервые по достоинству оценил значение компаса.

Пользуясь туманом, пробую определить свое положение по правилам кораблевождения вслепую. Не вечно же мне зависеть от полуденного солнца! К несчастью, моя книжка написана по-английски, а, самое главное, авторы, как обычно, изощряются в объяснении всяких «почему» и «отчего» вместо того, чтобы ясно сказать, что нужно делать и как. В результате мои попытки определиться в тумане кончились плачевно, что, однако, не испортило мне настроения. Зато завывание судовых сирен в туманной мгле бьет по нервам. Теперь это уже не одна сирена, как было тогда, возле островов Колумбретес: эхо повторяет и множит их вой без конца. Кажется, что вокруг бродят стада чудовищ, которые перекликаются между собой. Первый раз за все дни я по-настоящему чувствую, что значит остаться в лодке одному. Я думаю о своем товарище, о том, как много значили для меня его советы, его поддержка, его спасительное присутствие. Как было бы хорошо, если бы он присоединился ко мне в Касабланке или на Канарских островах! А сейчас я один, совсем один! Все вокруг кажется смутным, обманчивым, враждебным. И нет никого, кто бы мог подтвердить или опровергнуть мои впечатления...

В самом деле, мне кажется, что я стал жертвой миража и никогда уже не сумею отличить действительность от галлюцинации. Нет, надо поскорей добраться до Касабланки и больше не плыть никуда! Мне не хватает присутствия человека. Сегодня я еще не видел даже земли. Удастся ли мне различить береговые огни? Не знаю. Я один, совсем один. Земля где-то прячется, вдали ни огонька...

Я был уже на грани отчаяния, когда меня нагнал танкер из Станвангера. Чтобы узнать, правильно ли я плыву, спрашиваю:

— Где Касабланка?

— Держись того же курса! — кричат мне с танкера. — Счастливого плавания!

Вторник. Я просто в бешенстве. Всего восемь часов попутного ветерка, а потом шестнадцать часов полного штиля — хорошенькое расписание! Когда же наконец

я встречу этот знаменитый пассат? Хорошо еще, что хоть самолеты стали пролетать надо мной почаще: значит, я иду правильным курсом. Касабланка приближается — это уже несомненно. Если ветер продержится, я доберусь до порта сегодня вечером или завтра утром. А пока я уже заранее высчитываю свою среднюю скорость, чтобы определить, сколько дней мне понадобится на переход от Канарских до Антильских островов. Пожалуй, дней пятьдесят-шестьдесят. Настроение заметно улучшается.

Вокруг меня по-прежнему полно рыбы. Здоровенный морской лещ сам шлепнулся в лодку. Пытаясь уйти из водоворота за кормой, он прыгнул, но, себе на беду, не в ту сторону. Однако я уже начинаю мечтать о хорошем жарком.

В 14 часов 30 минут вдалеке засверкали на солнце нефтяные резервуары Федалы. Записываю в своем дневнике: «Сегодня вечером или завтра — пресная вода!»

20 часов 30 минут. Я нахожусь в ста метрах от мола Касабланки. Войти в порт не удалось, а теперь зыбь мешает увидеть сигнальные огни. Ничего не поделаешь — придется провести еще одну ночь в море. Грохот прибоя, разбивающегося о мол, не внушает мне особого доверия. Кое-как засыпаю. Все-таки в открытом море спать куда лучше, чем близ берегов! Для мореплавателя земля гораздо опаснее океана.

Когда я просыпаюсь в среду 20 августа, царит полный штиль. Яростно гребу и вскоре подхожу к причалу яхт-клуба. Мое появление производит настоящую сенсацию. Мне показывают утреннюю газету, в которой жирным шрифтом набрано: «Гибель «Еретика» в Кадисском заливе». Не хватало только, чтобы я тоже принялся оплакивать свою печальную участь!

К счастью, комиссар Ораду сам уладил все формальности с полицией и таможней. Мне в качестве воскресшего утопленника сделать это было бы нелегко! Затем доктор Фюрнестэн, директор рыболовной службы Марокко, подарил мне особую сеть для вылавливания планктона. Но о том великолепном приеме, который мне был оказан в Касабланке, я расскажу ниже. Пока что я решаю независимо от обстоятельств двинуться дальше в воскресенье 24 августа в 10 часов утра.

Касабланка — Лас-Пальмас

Снова разгораются все те же споры. Наконец два человека, измучив меня расспросами и убедившись в моей непоколебимости, говорят мне:

— Плыви! Ты к этому готов.

Эти двое — доктор Фюрнестэн и горный инженер Пьер Элиссаг. Все мои новые друзья собрались вокруг нас, встревоженные, озабоченные, но молчаливые. Никто не пытается меня отговаривать. Лишь три человека решают меня удержать и вступают в заговор — это президент яхт-клуба, капитан спасательного судна и владелец катера, который должен отбуксировать «Еретика» в открытый океан.

93

Я сидел один в гостиной яхт-клуба, когда до меня донесли слова двух журналистов:

— Нам здесь делать нечего — он никуда не поплывет.

— То есть как это? — удивляюсь я. — Наоборот! Я только жду, чтобы туман рассеялся и подошел буксир.

— Вам не дадут буксира.

Оказалось, что президент яхт-клуба предупредил всех: если какое-нибудь судно согласится меня отбуксировать, оно должно будет спустить флаг клуба, что равносильно исключению. Тогда я отправляюсь к президенту и говорю ему:

— Прошу меня извинить, но я все-таки пойду поищу буксир, потому что отплытие состоится. Теперь вам беспокоиться нечего: если я даже утону, вы всегда сумеете доказать, что были против моего плавания.

Затем я оставляю на сохранение все ценные и хрупкие вещи и, сдерживая ярость, отправляюсь на поиски какой-нибудь посуды, которая могла бы меня вывести из порта. На рейде стоят две яхты. Одна из них — «Маэва». Ее хозяин Жан-Мишель Крольбуа соглашается мне помочь. Тогда я обращаюсь к журналистам, которые подоспели на своей лодке:

— Пожалуйста, захватите с берега мои карты!

Они соглашаются, и скоро чемпионка по плаванию Жизель Валлери привозит мне карты. Позднее газеты писали про этот эпизод так: «Совершенно ясно, что мы имеем дело с мистификатором. Он, видите ли, едва не забыл свои карты!»

Мы медленно выплываем из порта Касабланки. Множество катеров провожает меня. Я прощаюсь с друзьями, и мы входим в густой туман.

С этого момента я начинаю вести дневник своего одинокого плавания.

«Воскресенье 24 августа. Буксир оставил меня на рейде Эль Ханка. Море спокойно. Туман. Мой желудок полон, и даже многочисленные тунцы, играющие вокруг лодки, не напоминают мне о еде — я не испытываю чувства голода. К ночи ветер спадает, а туман сгущается. Из темноты равнодушно с правильными промежутками мне подмигивает глаз маяка Эль Ханка.

94 Понедельник 25 августа. Утро. Я все на том же месте. Поднимается попутный северо-северо-восточный ветер, но меня по-прежнему окружает туман. И еще какой! Расстояние до берега определить невозможно.

14 часов. Прямо на юге видна земля. Но что это за место? Не знаю.

18 часов. Думаю, что это все-таки Аземмур. Если я не ошибся — превосходно! Рыба ловится в таком изобилии, что я уже не знаю, что с ней делать. Мне надо проплыть еще миль пятнадцать, и тогда я увижу огни маяка Сиди-Бу-Афи. Они должны показаться к юго-западу от меня.

21 час. А вот и маяк! Блестяще!

Вторник 26 августа. Утро. Я на траверзе Мазагана. Погода тихая и ясная. Для меня это большая удача: я смогу обогнуть мыс Ханк с севера. Если бы меня не сносило, мне пришлось бы взять курс на мыс под углом в 240° по компасу и так идти целую неделю. Не знаю, хватило ли бы меня на это.

Все больше осваиваюсь с моим секстантом. Прокладываю курс на карте. Сегодня к вечеру должен показаться маяк на мысу Кантен. После этого я уже не увижу земли до самых Канарских островов.

Вечер. Кажется, что берег приближается ко мне, хотя я должен плыть параллельно линии побережья. Наступает ночь, а огней мыса Кантен все еще нет. Значит, я еще далеко от него, так как свет маяка на мысу виден за тридцать миль.

В сумерках клев поистине сказочный! Вытащил две крупные рыбы: бонито и морского леща.

Час ночи. Маяк мыса Кантен к юго-юго-западу от меня. Просто чудесно!

Среда 27 августа. Берег как на ладони. Видимость потрясающая. По описаниям берегов в «Морской лоции»¹

¹ «Морская лоция» содержит указания о берегах и очень помогает, когда побережье незнакомое. Такие справочники составлены для берегов всего мира. Кроме того, в них содержатся сведения о течениях и по метеорологии.

я узнаю каждый изгиб. Вон виднеется мыс Сафи! Это значит, что я прохожу в среднем по шестьдесят миль в день, если отбросить воскресенье — день отплытия. Рыба ловится в изобилии.

Скоро земля скроется из виду, и я возьму курс на запад-юго-запад. Так мне придется идти 6 дней. Никаких признаков слабости пока нет.

Впереди меня подстерегает опасность, о которой мне говорил доктор Фюрнестэн: проход между мысом Джубии и островом Фуэртевентура. Я думаю, что лучше будет идти немного западнее.

Близ Могадора берег виден слишком отчетливо: кажется, что он совсем рядом. К счастью, «Морская лоция» утверждает, что здесь побережье видно с моря на очень большом расстоянии, и это меня успокаивает. Пользоваться секстантом становится труднее. Что касается определения долготы, то с этим у меня — гм, гм, — слабовато. Похоже, что меня относит к западу. Но вот приходит ночь, и ветер снова спадает. Все это отнюдь не облегчает мою задачу доплыть до намеченного места».

До сих пор меня охватывает дрожь, когда я перечитываю следующую запись в моем путевом дневнике:

«Четверг 28 августа. Последний взгляд на чуть видный вдаль Могадор, и вот уже все исчезло. Ветер слабый. По-видимому, меня сносит к западу. Будем надеяться.

Три часа. Поднимается ветер с северо-северо-запада. Только бы меня не снесло на юг! Я бесконечно одинок. Кругом — ничего и никого. В морском деле я новичок, и даже не знаю, где я. Мне только кажется, что я знаю, где нахожусь. Если я проплыву мимо Канарских островов, меня увлечет в южную часть Атлантического океана по трагическому пути плота с фрегата «Медуза». Ветер превосходный. Лишь бы он не утих!

Пятница 29 августа. Ветер не утих. Наоборот, мне даже пришлось «взять риф», то есть уменьшить площадь моего паруса.

Девять часов утра. Мимо меня проходит крупный грузовой пароход. Он идет тем же курсом, только в обратном направлении, должно быть с Канарских островов. Значит, я плыву правильно. Но остается еще нелегкая задача — благополучно пристать к берегу...

Суббота 30 августа. Господи! Какая страшная ночь! Я не сомкнул глаз и чувствую себя совершенно разбитым. Вчера около 16 часов налетел шквал и еще какой. Пришлось бросить плавучий якорь. Но я до сих пор себя спрашиваю: как выдержала моя хрупкая посудина по-

добную трепку и как выдержало мое сердце ярость океана? Настроение у меня подавленное: думаю, что дальше Канарских островов я уже не поплыву. Хорошо бы хоть немного поспать в эту ночь и лишь бы не проплыть между двух островов, не заметив ни того, ни другого!

Воскресенье 31 августа. За ночь я продвинулся на юг гораздо дальше, чем рассчитывал. В 15 часов мне удалось остановить португальское судно и уточнить свои координаты. Мне предлагали воду и еду, но я отказался: с этой точки зрения у меня действительно все благополучно. Каждый день я вылавливаю превосходных макрелей, и, черт возьми, я уже начал привыкать к сырой рыбе. Кроме того, вода Атлантического океана кажется мне просто восхитительной по сравнению с водой Средиземного моря: она гораздо менее соленая и прекрасно утоляет жажду. Но что, если мне придется так жить в течение долгих недель? Я не поручусь, что дальше все пойдет так же хорошо.

Я иду правильным курсом и нахожусь сейчас в семидесяти милях к северо-северо-востоку от острова Алегранса. Еще 36 часов мне нужно быть начеку, а затем я войду во внутренние воды Канарского архипелага. Только бы мне не проскочить их насквозь. Не дай бог!

Каждый день ровно в 4 часа ко мне прилетают прелестные белые и черные птички, чтобы составить мне компанию.

Понедельник 1 сентября. Океан разошелся. Я провел одну из самых трудных ночей начиная с отплытия из Монако, но зато утром был вознагражден за все полной мерой. Вечером, когда я укладывался спать, полагаясь на милость божью (по вечерам я намертво закрепляю руль и засыпаю), я сказал сам себе: «Если я шел правильным курсом, на рассвете я увижу слева по борту остров». И вот сегодня, проснувшись, я действительно увидел милях в двадцати к югу два острова *сочаровательными* названиями — Алегранса и Грасьоса¹. Доброе предзнаменование! Теперь главное — благополучно пристать к берегу. Я преисполнен уверенности. Если я выиграл первый раз, выиграю и второй.

Вторник 2 сентября. Я прихожу в ужас, когда вижу, какое огромное расстояние отделяет острова друг от друга, и когда думаю о беспредельной водной пустыне, в которую меня увлечет, если мне не удастся высадиться сейчас на берег. Потом я уже не смогу вернуться — это

¹ Алегранса (исп.) — радость; грасьоса — грациозная. — Прим. пер.

мне следует помнить все время! Когда я отплыву от Канарских островов или когда меня пронесет мимо них, даже надеяться на возвращение будет бессмысленно. Тогда мне придется плыть через океан самое меньшее шесть тысяч километров. Я, конечно, надеюсь, что выдержу и это испытание, но сколько беспокойства я причиню моим близким и сколько радости доставлю тем, кто предсказывал, что я никогда не доплыву до Лас-Пальмаса! Нет, для того чтобы убедить людей в своей правоте, я должен ее доказать. Я сказал, что достигну острова Гран-Канария, значит, я должен пристать к берегу именно здесь, а не где-нибудь в другом месте. Я мог бы без труда высадиться на первый попавшийся островок, но я должен доказать, что могу плыть именно туда, куда хочу. Это имеет первостепенное значение для потерпевших кораблекрушение: они должны знать, что смогут так же, как и я, достичь именно того пункта, к которому плывут.

После полудня. Моя спасательная лодка, за которой никто не признавал мореходных качеств, изумляет меня все больше и больше. Каждое утро около 11 часов мне приходится ее немного спускать, чтобы не разорвало, когда нагретый солнцем воздух расширится. По вечерам я ее снова подкачиваю. Вода не проникает в лодку, и я сплю в ней спокойно. Только первые ночи дались мне нелегко. То и дело я внезапно вскакивал с таким ощущением, словно катастрофа уже произошла. Но постепенно я привык и успокоился. Если лодка не перевернулась днем, с какой стати ей переворачиваться ночью?

Круглые сутки сидеть за рулем было невыносимо. Но вот я заметил, что при попутном ветре моя посудина не сбивается с прямого курса даже тогда, когда я закрепляю руль неподвижно, и вскоре стал полностью полагаться на постоянство ветра. Вдали от берегов я мог спать спокойно. Другое дело, когда нужно пристать к берегу. Ведь плыть против ветра я не мог: «Еретик» способен идти лишь при «босковом ветре».

Среда 3 сентября. Господи боже мой, что же случилось? Всю ночь я высматривал маяк Лас-Пальмаса. Я давно уже должен был войти в порт, но до сих пор не вижу ничего. Что делать? Что теперь делать? Остановиться и ждать, пока не рассеется туман? Или по-прежнему плыть на юг?

Полдень. Наконец-то хоть самолет пролетел где-то справа от меня. Он летел низко, еще не успев набрать высоту. Значит земля недалеко, и я до нее доплыву!

Три часа дня. Все кончено: мне теперь никогда не достичь этих берегов! Я-то думал, что самолет поднялся с

северной части острова, а теперь, когда побережье открылось передо мной, я вижу, что уже проплыл вдоль него километров сорок и что впереди осталось не больше десяти километров берега, к которому я мог бы пристать. Ветер дует с севера, стремительное течение увлекает меня к югу. Я смогу пройти милях в трех от земли, но мне до нее уже не добраться.

Шесть часов. А вдруг? А вдруг счастье мне еще улыбнется? Встречное течение замедляет дрейф лодки. Южная оконечность острова, устремленная в бескрайность Атлантического океана, все еще находится слева от меня. А вдруг!

98 Я был прав, когда писал эти строки, не теряя надежды. Около 20 часов «Еретик» находился уже метрах в ста от побережья. Но тут мне стало так страшно, что, признавшись, я готов был бросить лодку и пуститься к берегу вплавь.

Сейчас самое главное было не распороть лодку о подводные камни. Меня заметили рыбаки, и целая толпа местных жителей принялась показывать удобное место, где я мог бы пристать к песчаному пляжу, окаймленному двумя выступающими в море острыми скалами. Но вот опасность позади: я благополучно причаливаю. Впервые резиновая надувная лодка доказала, что может в течение 9 часов плыть почти против ветра. Но мне было так страшно, так непередаваемо страшно, что понадобилось немало часов, прежде чем я смог встать и двинуться с места. Однако в конечном счете я все-таки доплыл до острова, до которого хотел доплыть!

Я доказал не только то, что могу плыть в своей лодке по океану, но и то, что могу плыть быстро. На переход от Касабланки до Канарских островов мне понадобилось ровно 11 дней — с 24 августа до 3 сентября, что является превосходным временем. В самом деле, чтобы покрыть такое же расстояние Жербо понадобилось 14 дней, Ле Тумелену — 12, а Энн Дэвидсон — 29 дней!

Как я в сущности плыл? Разумеется, я определял свой курс с помощью приборов, хотя делал это впервые в жизни.

Но в то же время, не доверяя своим астрономическим вычислениям, я прокладывал предполагаемый курс: ежедневно я отмерял на карте число миль, которые должен был пройти, определяя направление по компасу. Так я вычерчивал курс, явившийся бы идеальным, если бы меня не сносило течением. Поэтому я наносил параллельно основному курсу «страхующую линию» с учетом предпо-

лагаемого сноса, зависящего от направления и силы течений (сведения о них я черпал в «Морской лоции»). Мне приходилось все время помнить об этих стремительных потоках, совершенно неощутимо уносивших меня. Предательское движение вод океана исподтишка увлекало меня к югу; я рисковал проплыть между Канарскими островами и африканским побережьем и сам того не заметить. Таким образом, я ежедневно отмечал три положения: то, которое мне давали вычисления; то, которое я вычерчивал предположительно, и, наконец, самое пессимистическое — то, в котором я мог оказаться, если бы все неблагоприятные факторы подействовали одновременно. Исходя из всего этого, я старался не попасть в подстерегающую меня ловушку.

99

Меня могут спросить: «Раз уж вы решили пересечь Атлантический океан, какое значение имели для вас Канарские острова? Не все ли вам было равно, достигнете вы их или сразу начнете большое плавание?» Три соображения не позволяли мне сразу пуститься в океан. Прежде всего я думал о своих близких. Ведь они полагали, что я отправился в плавание, которое продлится самое большее дней пятнадцать, и могли сойти с ума от беспокойства. Во-вторых, я внутренне не был к этому подготовлен. Если бы в самом начале пути мне не удалось достичь цели, доплыть до заранее намеченного пункта и пристать к берегу, это было бы для меня слишком страшным предзнаменованием. И наконец, в-третьих, если бы через 15 дней я не дал о себе знать, возник бы переполох в официальных кругах. Меня начали бы искать и если бы нашли, то это было бы концом моего опыта. А если бы меня не нашли и я добрался бы до Антильских островов через 70—80 дней после отплытия из Касабланки, никто бы не поверил, что я совершил этот переход ради определенной цели и по доброй воле.

Проведя 11 дней в океане, я снова оказался на земле. В маленькой деревушке Кастильо-дель-Ромераль, расположенной милях в десяти к югу от Лас-Пальмаса, меня встретили по-царски. Едва заметив мою лодку, все обитатели деревни сбегались на берег, уверенные, что я и в самом деле жертва кораблекрушения. Так что, когда я приблизился к пляжу, меня встретила настоящая генеральная ассамблея, состоявшая из простых и приветливых местных жителей, облаченных в одежды самых ярких расцветок.

Берега острова Гран-Канария сплошь закрыты утесами. Правда, мне удалось благополучно приблизиться к ма-

ленькому песчаному пляжику, однако выступающие в море вулканические скалы продолжали справа и слева угрожать моему резиновому поплавку, прыгающему на волнах. Но тут моей многострадальной лодке, а также поднятому мной маленькому трехцветному флагу Франции были оказаны подобающие почести. В одну секунду двадцать мужчин подняли «Еретика» вместе со всем его грузом и вынесли из воды на своих могучих плечах. Два любезных аборигена с трудом поставили меня на ноги. Ко мне подошел «глава» деревни Мануэль и задал традиционный вопрос: откуда я? Отвечаю привычной испанской фразой:

— Из Франции, из Ниццы, через Балеарские острова, Танжер, Касабланку. Одиннадцать дней как отплыл из Касабланки.

По всей видимости, это превосходит его понимание. Он оглядывается вокруг, чтобы убедиться, слышали ли остальные столь невероятный ответ. Но «не всякий имеющий уши да слышит». Несмотря на свою традиционную вежливость по отношению к гостю, жители деревни не могут скрыть недоверия. Понадобилось немало дней, чтобы они мне поверили. А пока меня угощают в доме Мануэля яичницей. Здесь собрались местный священник, учитель и «практиканте», то есть попросту фельдшер. Меня клонит ко сну, я умираю от усталости, но все равно сижу с ними целый вечер и рассказываю свою историю на фантастическом испанском языке, состоящем из французских слов с испанскими окончаниями. Однако в конечном счете мои слушатели меня понимают.

Земля, искушение, колебания

Когда я спросил, каким образом мне добраться до Лас-Пальмаса, чтобы послать телеграмму родным и связаться с французскими и испанскими властями, меня заверили, что завтра же я буду доставлен в главный город острова на машине с замечательным названием «Пиратка». Мануэль не меньше меня хотел поскорее связаться с властями, спеша отделаться от беспокойного гостя или хотя бы осведомить о нем полицию и таможенников. С месяца назад здесь разбилась яхта «Дэнди», плывшая из Финляндии через Касабланку. Насколько я понял, местные жители в простоте душевной, свойственной рыбакам всех стран, подобрали все, что уцелело от кораблекрушения и

было выброшено на берег. «Что в воду упало, то пропало». Исходя из этой поговорки, рыбаки сочли возможным оставить себе кое-что из добычи. В результате у добряка Мануэля были крупные неприятности с береговой охраной (у него тоже!), и он вовсе не желал, чтобы эти неприятности повторились из-за меня.

Пока машины нет, я хочу выспаться. Где мне устроиться? В школе. Но каким образом? Кроватей там нет, придется лечь на столе. Пусть это не пружинный мягкий матрас — на самых лучших из них я не спал так сладко, как в ту ночь! Хуже другое: земля подо мной почему-то покачивается. Еще немного, и у меня начнется морская болезнь!

Утром 4 сентября подъехала «Пиратка». Я заикнулся было о деньгах, но мой друг Мануэль поднял возмущенный крик. Мы простились, и «Пиратка» ринулась вперед.

Остров прекрасен. Этим утром он предстает передо мной во всем своем диком великолепии. Обнаженные грозные утесы вздымаются над застывшими потоками лавы, между которыми угнездились прелестные маленькие деревушки: белые церкви и домики с плоскими крышами. Румяные девушки идут по воде: на этих благословенных островах не хватает воды. У всех грациозный изгиб тела и благородная поступь. Без малейшего напряжения они несут на головах самые разнообразные сосуды, начиная с классических глиняных ваз и кончая современными канистрами.

Равнины восточной части острова покрыты банановыми зарослями. Я быстро привыкаю к этим зеленым кустам с плоскими листьями и горькой участью: их плоды несут им смерть. Каждый куст живет один год и приносит одну гроздь бананов. А затем — дорогу молодежи! Безжалостный удар резака обрывает его короткую жизнь, и на его месте начинает тянуться вверх молодой отросток, до сих пор скрывавшийся под сенью материнской листы. Увы, он не знает, что его дни тоже сочтены!

Вокруг почти не видно деревьев, потому что здесь мало воды. Лишь кое-где возвышаются прекрасные финиковые пальмы, но для меня, привыкшего к пустынному горизонту водных равнин, и это зрелище кажется феерическим.

Вдали возникают два шпиля собора. Это Лас-Пальмас. Сам собор виден с моря, и «Морская лоция» описывает его настолько точно, что мои проводники приходят к убеждению, будто я уже видел его раньше.

Лас-Пальмас — столица Канарских островов. Порт Лас-Пальмаса, Пуэрто-де-ла-Лус, относится к числу крупных

портов Атлантического океана. Здесь я познакомился с комендантом порта, братом известного кардиолога. Он уже давно меня ждал. Мои друзья из газеты «Пти Марокэн» несколько дней назад совершили перелет Касабланка — Канарские острова на большом пассажирском самолете «Арманьяк», который отправлялся в свой первый рейс. Всю дорогу они тщетно пытались меня обнаружить, а когда прибыли в Лас-Пальмас, в первую очередь принялись расспрашивать обо мне. Таким образом здесь все уже были в курсе дела.

Прежде чем пуститься в большое плавание, я решил проверить свой секстант, чтобы избежать неточностей при вычислениях. С просьбой помочь мне в этом деле обращаюсь к коменданту порта.

— С превеликим удовольствием! — отвечает он по-испански.

Однако в сообщениях некоторых газет этот эпизод выглядел так: «Он попросил дать ему несколько уроков по кораблевождению. Комендант порта отказался, не желая способствовать его самоубийству».

Прочитав эту заметку, один инженер обратился ко мне с письмом, в котором предлагал обучить меня основам кораблевождения, считая, что именно таким способом он вернее всего спасет меня от самоубийства. К сожалению, я затерял письмо и не смог поблагодарить его автора. Если эти строки попадутся ему на глаза, пусть он примет их как знак моей искренней признательности.

Я еще находился у коменданта порта, когда за мной пришел секретарь французского консульства. Наша встреча стала началом чудесной дружбы. Достаточно сказать, что господин Фарну стал для меня истинным вторым отцом, который приютил меня в консульстве и позволил мне вместе с ним насладиться красотами острова. Ведь он и сам лишь недавно приехал в Лас-Пальмас! Когда я сидел в его кабинете, туда зашел господин Баршильон, самый крупный коммерсант французской колонии Лас-Пальмаса, и мы тут же составили неразлучное трио. Г-н Баршильон стал нашим наставником. Благодаря его братскому покровительству передо мной открылись все двери, и остров предстал перед моими глазами во всем своем волшебном очаровании.

К этим двум братьям-французам вскоре присоединились новые друзья, чудесные парни из яхт-клуба. В отличие от большинства подобных клубов яхт-клуб Лас-Пальмаса состоял на три четверти из настоящих яхтсменов и лишь на четверть — из бездельников. Простите,

«эрманос»¹, что я не могу перечислить вас всех. Но как не вспомнить здесь тебя, Кольячио, тебя, Калиано, и тебя, Анхелито? Вы окружили меня всеми чарами земли, словно для того, чтобы мне было еще труднее решиться на «большое плавание».

Я не хотел возвращаться во Францию. Разумнее было пожить здесь дней восемь, все отремонтировать, привести в порядок и отправиться в плавание, нежели ехать во Францию, чтобы там бороться за возможность продолжать путешествие в лучших условиях. Наш консул одобрил это решение. Мои друзья, Баршильон и особенно штурман Анхелито, умоляли меня подумать.

— Я знаю океан! — говорил Анхелито. — То, что ты сделал, — великолепно, твоя теория блестяще подтвердилась, но, поверь мне, посреди Атлантического океана ты не сможешь поймать ни одной рыбы!

Бедный Анхелито, если бы он только знал, что как раз этого мне не следовало говорить! Теперь, если бы я отказался от продолжения моего опыта, все моряки наверняка стали бы повторять его довод:

— Все это превосходно, но вдали от материковых вод ты не поймаешь ни одной рыбы!

Теперь я был обязан довести опыт до конца. Я доказал, что человек может поддерживать свое существование с помощью сырой рыбы. Теперь я должен был доказать, что рыбу возможно поймать даже там, где, по мнению знатоков-ортодоксов, она не ловится совершенно.

Консул и Баршильон поняли причину моего упорства и взялись мне помочь: один — используя свое официальное положение, другой — деньгами. Я ожидал лишь телеграммы от Жинетты, чтобы сказать последнее «прости» и отплыть. Но телеграмма запаздывала. Я успел совершить прогулку на яхте до острова Фуэртевентура и обратно, а ее все еще не было. Наконец, однажды утром в консульство пришла телеграмма на мое имя:

«Поздравляем «еретика» благополучным рождением дочери Натали».

Моя дочь, опередив все сроки, решила появиться на свет накануне большого плавания! И вновь земля искала меня: теперь я уже не мог отплыть в океан, не повидав свою дочку. А для этого мне нужно было снова вернуться во Францию.

Когда я объявил в яхт-клубе о своем отъезде во Францию, все те, кто из дружеских побуждений были против

¹ Эрманос (исп.) — братья.

моего «большого плавания», решили, что теперь победа за ними. Мануэль из деревушки Кастильо-дель-Ромераль как сумасшедший примчался в консульство:

— Скажите, правда, что Бомбар дальше не поплывет?

Консул ответил уклончиво. В глубине души все без исключения думали одинаково: «Конечно, он вполне искренне говорит о том, что поплывет через океан, но я-то знаю, что жена удержит его и не допустит этого безумства! Беспокоиться нечего!»

104 Благодаря поручительству консула мне удалось достать билет на прямой самолет Лас-Пальмас — Париж, и 12 сентября я вылетел во Францию. В Касабланке целая толпа друзей собралась на аэродроме, чтобы повидаться со мной.

Зато на аэродроме в Орли меня ожидал сюрприз другого рода — два журналиста. Оказывается, некоторые газеты уже начали кричать, что мое плавание окончено в связи с рождением дочери. Но тут моя жена в полной мере показала свое мужество и несравненную самоотверженность. Она верит в меня, она видела меня за работой, она знает, что моя цель достижима, и ей известно, к чему я стремлюсь: я хочу спасти жизнь людей, многих людей. Радует ли ее отплытие? Конечно, нет! Но она понимает, что это необходимо: для того чтобы доказать свою правоту, я должен плыть дальше. И она даже не думает меня удерживать.

Но тут разыгрался еще один акт пресловутой «комической интермедии».

На другой день после моего приезда кто-то стучит в дверь амьенского госпиталя, где я остановился. Входят два жандарма. Когда я к ним спускаюсь, они говорят:

— Мы хотели бы поговорить с вами наедине.

— ?..

— Дело вот в чем: вы должны были заплатить восемь тысяч франков — штраф и судебные издержки — и не заплатили. Вам придется отправиться вместе с нами либо к сборщику налогов, либо в тюрьму.

— Если в тюрьму, то на сколько дней?

— На двенадцать.

И жандармы предъявляют мне ордер на арест.

Увы, на отсидку в тюрьме у меня не было времени!

Пришлось уплатить эти восемь тысяч франков, которые могли бы стать немалым подспорьем для продолжения моей экспедиции.

Теперь я свободен. Десять дней проходят в размягчающем очаровательном бездельи. Тем временем газеты про-

должают твердить: «Дальше он не поплывет», а Пальмер в Танжере заявляет: «Плыть за Канарские острова в это время года — безумие, самоубийство!» Вокруг моей экспедиции создается атмосфера почти беспросветного скептицизма. Всех гораздо больше интересует рождение моей дочери. Надо спешить. Я еще успеваю навестить больного друга, живущего в окрестностях Пуатье, и вылетаю на Канарские острова с остановкой в Касабланке. Там мне придется задержаться на несколько дней, чтобы уточнить в Научно-исследовательском рыболовном бюро Марокко кое-какие данные о планктоне. Кроме того, мне необходимо изучить все, что касается рыбной ловли в тех районах океана, которые мне предстоит пересечь. И наконец, я хочу раздобыть себе радиоприемник.

105

Я решил окончательно отказаться от приемника-передатчика, даже если мне будут его предлагать. Рассуждал я следующим образом: теперь я остался один, так как Джек уже ко мне не присоединится, а искать ему заместителя я не собираюсь. Значит, будет крайне трудно, а то и вовсе невозможно одновременно вести передачу и крутить генератор. Кроме того, я просто не сумею что-либо исправить при любой поломке; достаточно будет отойти какому-нибудь контакту, и весь мир сочтет меня погибшим! Представляете, какое это впечатление произведет на мою семью! Следовательно — никакого передатчика!

Другое дело — приемник. Он мне весьма пригодится. Взять хотя бы определение долготы. Она исчисляется по разнице между солнечным временем данного места и соответствующим временем на условном нулевом меридиане. Таким условным нулевым меридианом сейчас принято считать гринвичский. При отсчете от гринвичского меридиана каждый градус долготы дает разницу в четыре минуты. При отсчете к востоку следует на каждый градус прибавлять по четыре минуты; при отсчете к западу — отнимать. На каждые пятнадцать градусов разница во времени достигает одного часа. И вот здесь радиоприемник мне поможет. С ним я уже не буду целиком зависеть от моего хронометра. Каждый день я смогу проверять свои часы по радио.

Однако мне нужен хороший, надежный приемник. А денег у меня почти нет. Но... «бог не выдаст!...». Я надеюсь, что в Касабланке меня ссудят деньгами.

И все-таки я не предполагал, что мне будет устроена такая встреча! Больше ста человек собралось на аэродроме. Какая-то прелестная девушка даже преподнесла мне букет, подобранный под цвета города Парижа. Здесь

же был и представитель союза бывших «синих воротников»¹: тот самый знаток спасательного дела, который решительно взял меня под защиту, когда кто-то заявил: «Ему надо взять с собой не морской справочник, а молитвенник!» Он меня порадовал новостью: газета «Пти Марокэн», возмущенная историей с двумя жандармами, открыла подписку, чтобы собрать сумму, равную взятому с меня штрафу. Первым подписался командующий флотом в марокканском секторе адмирал Соль. Подписка продолжается.

Наконец-то я реабилитирован! Теперь у меня чистая анкета. «Юмористическая интермедия» окончилась.

106

Итак, снова в путь, старый рецидивист!

На меня со всех сторон сыплются приглашения, по большей части от бывших «синих воротников». Мой друг Пьерро (песенка про «моего дружка Пьерро» здесь ни при чем) уступает мне свою квартиру. Бюро рыболовства принимает меня лучше, чем отец блудного сына. Теперь я могу заняться поисками радиоприемника.

Я толстею! Друзья, пригласившие меня на обед к 11 часам вечера, удивляются моей воздержанности. Но они не знают, что во избежание обид мне уже пришлось отобедать в 7 часов и я перебил себе аппетит. А что я могу поделать?!

Наконец-то приемник на горизонте! Мой друг Элизань и его второе «я» Фрейсине подарили мне чудесный батарейный радиоприемничек, который и сейчас, когда я пишу эти строки, стоит передо мной. Они заказали для него непромокаемый чехол из нейлона, предохраняющий одновременно и телескопическую антенну. И сверх всего этого они вручили мне «кое-какие аптечные изделия из резины», чтобы сохранять в них от сырости кремнекислую соль: эта соль должна была мне пригодиться в том случае, если внутри приемника начнет конденсироваться влага.

И наконец, я был удостоен высшей чести: в одно прекрасное утро мне вручили приглашение из Адмиралтейства. Там меня принял маленький живой человек, одетый во все белое, и под видом дружеской беседы устроил мне настоящий допрос с пристрастием. Он интересовался всем: моей целью, моими средствами, экзаменовал меня по морскому делу, в общем старался узнать как можно больше.

Если бы вы знали, адмирал, какую радость вы мне доставили в этот день! Ведь уже столько времени я мечтал о том, чтобы хоть кто-нибудь наконец захотел узнать правду!

¹ «Синие воротники» — моряки военно-морского флота. — Прим. пер.

В заключение этой дружеской, хоть и нелегкой для меня беседы адмирал сказал:

— Теперь мы поняли, чего вы хотите, и мы вам поможем.

До известной степени благодарен вам, адмирал, когда я потом встречал в море судно под испанским, английским, голландским или еще каким-нибудь флагом, я каждый раз ощущал себя частицей французского военноморского флота. Вы дали мне свою личную штурманскую карту Атлантического океана, и вы были первым моряком, который предсказал мне успех. «Написанное остается!» Вы это знали, адмирал, когда написали на моей карте: «Вы победите»¹.

107

Но пора было отправляться в путь. Касабланка с каждым днем становилась мне все дороже, и я боялся, что скоро уже не смогу ее покинуть без душевной боли. Пятого октября я вылетел в Лас-Пальмас. До скорого свидания, Касабланка!

Самолет доставил меня на остров Teneriffe, а оттуда я приплыл в Лас-Пальмас. Здесь мне пришлось прождать пятнадцать нескончаемых дней, во время которых музыка, друзья, природа и спорт прилагали все усилия, чтобы меня удержать.

Музыка — это были концерты в театре.

Друзья — мои товарищи из яхт-клуба, старые знакомые с яхт «Маэва» и «Блуждающая нимфа», которые приплыли сюда, пока я отсутствовал. Как чудесна морская дружба! Я вспоминаю один вечер, когда на борту «Блуждающей нимфы» собралось десять яхтсменов, представлявших восемь наций: три англичанина, американец, итальянец, испанец, швейцарец, датчанин, голландец и француз.

Природа — это были увлекательные знакомства с Крусде-Техеда и Агазте под руководством двух великолепных проводников — Кальмано и Кольяччо.

Спорт — это были веселые сборища вокруг бассейна. Здесь престелная чемпионка Испании показывала свое несравненное искусство, а стремительный Буато-отец обгонял меня в заплывах на двести метров кролем.

«Берегись, Ален! — твердил я себе. — Если ты задержишься еще немного, ты уже не поплывешь никуда!»

Сколько раз эта мысль терзала меня по ночам, когда я лежал без сна. И в то же время я ничего не мог сделать:

¹ Следует сказать, что еще два человека, Жан Меррьян, автор книги «Мореплаватели-одиночки» и Жан Лоран, директор гидролаборатории, тоже писали мне: «Когда вы победите, потому что вы должны победить...»

южный ветер не стихал. Пока он не изменится, бесполезно было даже говорить об отплытии. Что-то принесет мне новолуние?

Но вот наконец 18 октября ветер переменял направление, и отплытие было назначено на следующий день.

«Человек соленой воды»¹

В это воскресенье 19 октября, кажется, установился благоприятный северо-северо-восточный ветер. Это и есть пассат, которого я ожидал с таким нетерпением.

108

Французская яхта выводит меня из порта. Мое отплытие окружено не только дружеской заботой, в которой я сейчас так нуждаюсь, но и атмосферой такого понимания, что у меня становится тепло на сердце.

Г-н Фарну, французский консул в Лас-Пальмесе, проводил меня до яхт-клуба. Сначала он хотел выйти в море на буксирующей яхте и попрощаться со мной в последний момент. Но мы оба слишком взволнованы. И вот, очевидно боясь, что ему будет трудно сдержаться, он вдруг говорит мне почти сердито:

— Послушайте, я никуда дальше не пойду! Дайте я вас поцелую. И... не сердитесь: я не буду вас провожать.

Как будто я мог на него сердиться! Целую его в свою очередь, и мы прощаемся. Вместе с Буато-отцом идем к «Еретику». Снаряжение, неприкосновенный запас, освидетельствованный заранее представителем консульства, а также радиоприемник, который я недавно получил, уже погружены в лодку. Штурман Анхелито последний раз осматривает все и проверяет точность показаний моего секстанта. Тем временем вокруг нас начинает собираться целая толпа провожающих. Мне преподносят флажок яхт-клуба, просят расписаться в книге почетных гостей. Пришли все мои друзья и даже многие незнакомые со мной люди. А когда я вышел в море, я был просто поражен: следом за мной из порта Лас-Пальмаса потянулась целая процессия всевозможных судов. Все пароходы, стоявшие у причалов, проводили меня ревом своих гудков. Парусники самых разнообразных размеров и видов, словно чайки, скользили вокруг моей лодки, распустив белоснежные паруса. Проходя мимо, моряки на парусниках осеяли меня крестным знаменем, чтобы мне сопутствовала удача. Мы все понимали, что именно сейчас начинается настоящее испытание.

¹ Так называют полинезийцев, которые живут дарами моря.

Словно для того, чтобы меня подбодрить, в том месте, где я решил оставить буксир, совершенно случайно оказалась большая трехмачтовая парусная шхуна — испанское учебное судно военно-морской офицерской школы. Я подумал, что, видно, сама судьба пожелала, чтобы эта шхуна проводила меня в большое плавание: ведь она была, может быть, последней представительницей старого флота кораблей-призраков, современницей несчастных мореплавателей с фрегата «Медуза», современницей цинги, судном тех, кто не мог добыть себе пищи в море и был поглощен этим морем-людоедом.

Не успел я бросить буксирный трос, как на шхуне в знак приветствия медленно приспустили флаг. Все курсанты выстроились на палубе и, когда я проплывал мимо, обнажили головы. Невольно я подумал, что во всех флотах мира так провожают покойников. Но ведь я поднял свой парус во имя жизни! И вот он уже влечет мою лодку мимо этих быстрых судов; легко скользя во всех направлениях, они прощались со мной флагами или полотнищами парусов.

Вскоре они исчезли все. Я уже видел только учебное судно и думал, что остался один в океане, когда мне была оказана последняя и высшая честь: на шхуне зарифили все три грот-марселя, а потом вновь распустили их, и ветер с шумом наполнил гудящие полотнища. Это последнее приветствие подхлестнуло меня как удар бича, словно старая шхуна не прощалась со мной, а уже поздравляла меня с победой.

Вечер выдался на редкость спокойный. По-прежнему держался северо-северо-восточный ветер, и моя лодка уходила на юг от острова Гран-Канария, делая в среднем по три с половиной узла (6—7 км в час). Я намеревался сначала спуститься к юго-юго-востоку от Канарских островов и только потом взять курс прямо на запад. В этот момент я буду на 18° северной широты, 15° западной долготы. Мне нужно будет достичь примерно 60° западной долготы, где-то между 12 и 18° северной широты. Я не решался взять курс прямо на запад, чтобы не оказаться в Саргассовом море, которое, так же как и «зона бурь», представляло собой одну из опаснейших ловушек на моем пути.

Севернее того пути, который я избрал, северное экваториальное течение и Гольфстрим образуют как бы гигантский водоворот, собирающий в окружности примерно пятнадцать тысяч километров огромные массы водорослей, происхождение которых до сих пор неизвестно; это и есть Саргассово море. Все живое избегает его. Насколько мне

известно, еще никто там ни разу не поймал ни одной съедобной рыбы. Кроме того, эта область чрезвычайно опасна для судоходства: когда корабли попадают в эту ловушку, водоросли опутывают и затягивают их хуже, чем любые сети. Итак, северная часть океана была для меня опасна.

Но не меньшая опасность ждала меня на юге, где дуют ветры «зоны бурь». Два пассатных ветра, почти равной силы, один, идущий с востока от Португалии, а другой — с юго-востока от берегов Конго, сталкиваются здесь и начинают схватку титанов, стараясь перебороть друг друга. В этой области страшные ливни перемежаются внезапными шквалами, на смену которым приходит еще более грозное затишье. Это настоящее буферное государство между воздушными пространствами севера и юга. Беспорядочное буйство ветров «зоны бурь» едва не погубило Мермоца¹, и я знал, что, если я туда попаду, мне уже не выбраться. На севере меня подстерегал круговорот течений, на юге — круговорот ветров.

Увы! Попутный ветер, который увлекал меня, продержался недолго: к вечеру он утих. Глядя на обвисший парус, я спрашивал себя: сколько времени продолжится этот штиль? Пока что ничто не предвещало перемены. Медленно, но верно течение несло «Еретика» на юг. Я зажег фонарь и прикрепил его к мачте, чтобы многочисленные суда, курсирующие между Гран-Канарией и Фуэртевентурой, могли меня заметить в темноте. Около половины девятого я закрепил руль, натянул брезент до самой шеи вместо одеяла и, подсунув под голову спасательный пояс, заснул. При полном безветрии «Еретик» продолжал медленно дрейфовать. Ночь была удивительно светлой и довольно прохладной.

На второй и на третий день все то же безветрие. Я находился в точно таком же положении, как в момент подхода к Канарским островам, когда туман скрывал от меня землю. Я был совершенно изолирован и только знал, что где-то справа от меня — один остров, слева — другой и что я ничего не вижу. Мне не терпелось оказаться в открытом океане: там по крайней мере не придется по ночам зажигать фонарь, потому что уже ни одно судно не пересечет мой путь.

Начиная с понедельника вокруг лодки появились первые признаки жизни. Но к несчастью, это были лишь ма-

¹ Мермоц — знаменитый французский летчик, совершивший один из первых перелетов через Атлантику. — *Прим. пер.*

ленькие рыбешки, которые плыли впереди меня, словно указывая дорогу. Ловить их было трудно, и к тому же они все равно не смогли бы меня прокормить.

Я уже начинал серьезно опасаться, что затишье установилось надолго, когда наконец после полудня поднялся ветер и я смог взять курс на 210° по компасу. Этим курсом я буду идти дней десять, чтобы оказаться милях в ста западнее островов Зеленого Мыса, а потом повернуть прямо к Антильским островам. В этот день записываю в своем дневнике:

«Настроение превосходное, но солнце печет. Меня мучит жажда, и я выпил немного морской воды. Рыба капризничает: весь мой улов едва достигает полутора килограммов. Жидкости, которую я из нее извлек, мне явно не хватает. Но это не страшно, обойдется. По сравнению со средиземноморской водой океанская кажется мне менее соленой».

Этой ночью мой опыт предстал передо мной в своем истинном и совершенно новом свете. Здесь не было ничего общего со Средиземным морем, этим часто посещаемым людьми цивилизованным озером, воды которого бороздят многочисленные суда. Покинув испытательную площадку Средиземного моря, я плыл теперь по бескрайнему океану. Здесь нечего было надеяться на случайную встречу. Океан должен был дать истинную оценку моему опыту. Контраст был разителен, и события, разыгравшиеся в самом начале плавания, подчеркнули его еще больше.

Пассат крепчает. Вскоре он превращается в настоящий шторм. Волны то возносят лодку на самый гребень, подставляя меня порывам ветра, то низвергают вниз, где в ложбине между двумя волнами можно отдышаться. Вокруг меня обрушиваются водяные горы. Что будет, если такая масса воды свалится на меня? Я бессилен что-либо сделать, но верю в устойчивость моей лодки и засыпаю, надеясь провести эту ночь без сновидений.

Увы, это была ночь сплошных кошмаров. Мне снилось, что вода поднимается вокруг, что она уже затопила все. Начинаю отчаянно отбиваться. Я не чувствую под собой никакой опоры. Где я — в лодке или уже за бортом? Я плыву. Плыву из последних сил.

Наконец в ужасе просыпаюсь и вижу, что «Еретика» нет — он весь под водой. Я понимаю, что волна обрушилась прямо на лодку. Нужно вычерпать воду во что бы то ни стало. Лишь могучие резиновые поплавки еще виднеются на поверхности, я барахтаюсь между ними, а вокруг — океан. «Еретик» плывет по нему как обломок ко-

раблекрушения. Но я не имею ни права, ни времени отчаиваться. Почти инстинктивно я начинаю вычерпывать воду, сперва руками, потом своей шляпой: трудно придумать более нелепое орудие для такой немыслимой работы! Вычерпывать воду нужно было очень быстро, пользуясь интервалами между наиболее крупными волнами, чтобы «Еретик», освободившись от лишней тяжести, успел всплыть. Будь у меня даже настоящий черпак, мне бы все равно пришлось работать в самом бешеном темпе: каждая крупная волна, которая нас догоняла, с силой разбивалась о кормовую доску и океан снова обрушивался в лодку, сводя на нет все мои отчаянные усилия. Десять — пятнадцать минут лихорадочной, напряженной работы, и все зря! До сих пор я сам не могу понять, как мне удалось, холодея от ужаса, продержаться таким образом два часа. Потому что мне пришлось вычерпывать воду целых два часа, прежде чем лодка вновь оказалась на плаву. Потерпевший кораблекрушение, всегда будь упрямей, чем море, и ты победишь!

Я был спасен, но океанская вода пропитала абсолютно все. Днем, когда она высохнет под солнцем, на лодке останется тонкий соляной налет, а ночью эта соль будет вновь поглощать влагу. Мой «Еретик» превратился в настоящий плавучий солончак.

К счастью, почти все мое снаряжение находилось в водонепроницаемых мешках. Радиоприемник, например, совсем не пострадал. Зато спички все промокли, и я разложил их вокруг себя, чтобы подсушить на солнце. Что из этого выйдет, не знаю, но в подобных обстоятельствах нужно испробовать все. Я захватил с собой около сотни коробок, и очень этому рад, так как сейчас приходится тратить по целой коробке, прежде чем удастся зажечь спичку.

Я еще различаю вдали землю. Думаю, что это в последний раз. Зато теперь я знаю наверняка: перевернуться «Еретик» не может. Как я и рассчитывал, он держится на волне, словно акваплан или платформа, которая скользит по поверхности, не оказывая сопротивления. Будь у меня другая лодка, она давно бы уже плыла вверх дном: подобных случаев было предостаточно.

На следующую ночь ветер усилился. Боясь, как бы вчерашнее приключение не повторилось и волны не захлестнули лодку, я спустил парус и бросил плавучий якорь. Теперь «Еретик» дрейфовал носом к волне. Но как обидно терять скорость!

До сих пор я еще не поймал ни одной рыбы, однако концентрические круги, возникающие на воде вокруг лод-

ки, доказывают, что обитатели океана становятся все многочисленнее. Как я и предвидел, через два дня рыбы у меня было вдоволь.

В четверг 23 октября я ничего не смог записать в дневнике, потому что весь день был занят шитьем. Ветер поднялся попутный: это был северо-восточный пассат, который должен помочь мне добраться до самых Антильских островов. Но судьба, как известно, любит подшутить. Едва ветер установился, как мой парус лопнул поперек в самом широком месте. Это был старый, верный парус, под которым я доплыл от Монако до Канарских островов.

Отправляясь в большое плавание через океан, я решил использовать его до конца и лишь в крайнем случае, когда он совсем не сможет мне служить, поднять новый, запасной парус. Но разве я знал, что этот крайний случай придет так скоро! Тотчас же я бросил плавучий якорь, спустил разорванное полотнище и прикрепил к рее новый парус. Проходит полчаса и вдруг яростный шквал срывает его одним порывом и уносит, словно бумажный змей. Я успеваю лишь заметить, как он взлетает вверх, а затем исчезает где-то вдали среди волн. Вместе с ним улетели все бонцы, которыми он был прикреплен, не исключая шкота и фала.

Приходится снова пользоваться старым, рваным парусом. Делать нечего, принимаюсь его зашивать. Все мои портняжные инструменты состоят из одной катушки черных обыкновенных ниток и такой же обыкновенной иголки. Поэтому я вынужден сшивать полотнища двойными стежками, или, как говорят, машинной строчкой. Ко всему этому я не могу даже разложить как следует свою парусину: в лодке слишком мало места. Приходится зашивать разрыв постепенно, преодолевая сантиметр за сантиметром, точно так же, как я преодолевал волну за волной и как я одолею время — час за часом.

Лишь к вечеру я с трудом окончил эту работу и, не желая сразу же лишиться ее плодов, улегся спать, оставив лодку на плавучем якоре. Как-никак это мой последний парус, и я меньше всего хотел бы, чтобы его сорвало. Иной раз бывает выгоднее потерять несколько драгоценных часов. Такие жертвы тоже необходимы.

До конца плавания я не мог без страха смотреть на мой парус, пересеченный швом, похожим на свежую рану, которая вот-вот откроется. Но еще более я боялся самого страха за парус, ибо я знал, что море, изматывая человека, делает его суеверным, а суеверия превращают его в без-

вольного труса. С этого момента мне пришлось вести нескончаемую борьбу с самим собой, не менее жизненно важную, чем борьба со стихиями океана.

Я заметил, что, когда все идет из рук вон плохо, я даже не думаю о своем парусе. Но едва положение улучшается, я вновь начинаю за него бояться. Я начинаю думать о всем моем снаряжении. Выдержит ли оно до конца?

В ту ночь мне было особенно тревожно, может быть, оттого, что я жестоко замерз. Весь промокший, просоленный я до утра не мог унять дрожь. Никогда еще я так не жаждал солнца! Я ждал его с нетерпением, я молил его поспешить и верил от души, что солнце меня спасет. Но я знал его слишком плохо; я забыл, что нет ничего страшнее друга-предателя. В этом я убедился позднее.

114

Я очень мало продвинулся вперед и — что гораздо хуже — не знаю, сколько миль уже пройдено. Из-за этого в мои расчеты вкралась ошибка, которая едва не оказалась роковой: я неправильно определил свою долготу. Но об этом потом.

«Еретик» находился в зоне сильных пассатных ветров. Здесь пассат зарождался; здесь он был еще молод, могуч и полон необузданной ярости. Лишь потом, в просторах океана, он утихомирится и будет чем дальше, тем слабее.

А пока волны вздымают свои гребни, увенчанные белой пеной. Это море, сверкая зубами, хохочет, как жестокий ребенок. Но детям нельзя показывать, что ты боишься, и вот я поднимаю мой залатанный парус.

Едва лодка набрала скорость, начался клев. Вокруг появляются в воде зеленые и голубые пятна. Это рыбы. Вначале они держатся на отдалении и ведут себя очень осторожно. Стоит мне пошевелиться, как все они бросаются врассыпную и мгновенно исчезают в глубине. Но я должен наловить рыбы во что бы то ни стало!

Весь день 24 октября ушел на возню с ножом. Положив его на плоскую часть весла, как на наковальню, я потихоньку загибал кончик лезвия, стараясь его не сломать. Когда мне это удалось, я прикрутил шпагатом ручку ножа к концу весла, чтобы попытаться загарпунить этим оружием первую же рыбу, которая подойдет достаточно близко. Вместо шпагата я мог бы воспользоваться чем угодно — галстуком, тесемками, брючным ремнем, любой веревкой. Потерпевший кораблекрушение всегда найдет в своей лодке что-нибудь подходящее. Я решил по возможности не пользоваться рыболовным набором особого наз-

начения ¹, зная, что у тех, кто терпит бедствие, зачастую не бывает даже этих наборов. Значит, и мне следовало обходиться подручными средствами.

Пока я возился с ножом, над моей головой пролетело несколько птиц. Это меня изумило: я был убежден, что, когда земля останется позади, их больше не будет. Еще один предрассудок сухопутного человека! В действительности не проходило ни одного дня без того, чтобы птицы не пролетали близ «Еретика». А одна из них, казалось, была ко мне особенно привязана: на протяжении всего плавания вплоть до последнего дня она прилетала в четыре часа и описывала надо мной несколько кругов.

Однако сейчас меня больше всего интересовали рыбы. Многих мне удалось задеть или ранить своим импровизированным гарпуном. В те мгновения, когда они трепетали на конце ножа, во мне с новой силой вспыхивала надежда, что вот теперь-то я добуду себе пропитание. Но лишь в субботу 25 октября мне, наконец, удалось вытащить из воды первую дораду. Я был спасен: теперь у меня были и пища, и питье, и наживка, и даже крючки, потому что у дорады позади заостренной жаберной крышки растет великолепный природный крючок, годный для ловли рыбы. Подобные крючки давно уже находили в погребениях доисторических людей, а сейчас я снова пустил их в ход.

Теперь, когда у меня была полностью снаряженная удочка, я мог каждый день добывать себе пищу и питье в любых количествах. Отныне и до конца плавания я уже не испытывал ни голода, ни жажды.

В моем положении потерпевшего кораблекрушение это было, конечно, величайшей ересью.

В первые дни моего плавания океан не был безлюден: большие суда, очевидно спешившие к Канарским островам, довольно часто проходили неподалеку. Но ни одно из них даже не поинтересовалось мной. Я до сих пор не знаю, видели с них «Еретика» или нет, но знаю наверняка, что потерпевшему кораблекрушение будет нелегко заставить себя заметить. Я в этом убеждался не раз.

Зато рыбы заинтересовались моей лодкой: они приплывают со всех сторон, чтобы уже не покидать меня до самого конца. Рыбаки и «специалисты» торжественно объявили мне накануне отплытия: «Вдали от берегов, вы не сможете поймать ничего!» Но вот голубые и зеленоватые пятна

¹ Рыболовный набор особого назначения в запечатанной банке входит в обязательное снаряжение спасательных шлюпок американского флота.

приблизились и превратились в силуэты крупных рыб, которые без всякой опаски плещутся вокруг моей лодки. За время плавания я так привык к их разноцветным спинам, что высматриваю их по утрам, словно это мои приятели. Время от времени слышится всплеск, похожий на выстрел; быстро обернувшись, я успеваю заметить серебристую молнию, ныряющую в волны.

Ветер дул теперь постоянно. Острова остались позади, передо мной был открытый океан, и я шел под парусом днем и ночью, доверившись попутному ветру. Лодка скользила по медленно катившимся волнам. Скорость придает устойчивость велосипеду. А для меня скорость была залогом безопасности. Если бы я остановился, волна с силой ударила бы в кормовую доску, разбилась и захлестнула лодку. Вот тогда-то и возникло у меня чувство, которое можно назвать тревогой за снаряжение. Я беспокоился за лодку, я боялся, что мое снаряжение, особенно залатанный парус, не выдержит. В дневнике появляется запись:

«Перед отплытием я думал, что самое трудное — это голод и жажда. Теперь я знаю: самое трудное — это «тревога за снаряжение» и вечная сырость, которая причиняет мне не меньше страданий. В то же время я не могу снять промокшую одежду, потому что тогда погибну от холода».

И в виде заключения я записываю в тот же день:

«Потерпевший кораблекрушение не должен снимать одежду, даже если она промокла».

Уже на второй день после отплытия, промокнув насквозь, я обнаружил, что даже влажная одежда сохраняет тепло тела. А одет я был так же, как обычный человек, потерпевший кораблекрушение: на мне были брюки, рубашка, свитер и куртка.

Наученный горьким опытом, я уже не смеялся, вспоминая наряд булонских женщин, отправляющихся на ловлю креветок или на сбор съедобных ракушек: в таких случаях они надевают самое теплое платье, шерстяные чулки потолще, непромокаемую обувь и так входят в воду.

Уже в воскресенье 26 октября в моем дневнике появляется запись: «Я не могу определить свою долготу. А ведь для этого достаточно заметить по часам время, когда солнце будет в зените!»

Но мне очень важно знать свое местоположение. Принцип определения координат несложен: высота солнца над горизонтом в полдень дает мне широту, а разница между солнечным полднем и моими часами — долготу. В момент

отплытия я находился на 15° западной долготы. Теперь, по моим расчетам, солнце должно было достигать зенита в час полудни по моим часам. Но в действительности солнце стояло в зените, когда мои часы показывали всего 12 часов 15 минут. Поэтому я решил, что в мои расчеты по определению долготы необходимо вносить поправку порядка 45 минут. Только потом станет ясно, к чему привела эта ошибка в вычислениях.

В этот день я обнаружил у себя в кармане записку от моего друга Джона Стэниленда, капитана яхты «Блуждающая нимфа», которая должна была отплыть от Канарских островов недели через три. Вручая мне перед отплытием эту записку, Стэниленд просил, чтобы я тотчас же по прибытии на один из островов Антильского архипелага послал ему телеграмму. Под своим адресом — Барбадос, Бриджтаун, мастеру Королевской гавани Джону Стэниленду — он сделал приписку: «Жди прибытия британской яхты!» Это означало: «Ты доплывешь раньше нас». Разумеется он знал, что приплывет много раньше меня, но хотел вселить в меня уверенность, что я могу переплыть океан быстрее его.

117

Записываю в своем дневнике:

«Если я правильно определил свои координаты, в среду я достиг 21° северной широты и, сменив в четверг курс на более западный, за десять дней пройду семьсот миль. Останется еще тысяча восемьсот миль. Если я буду плыть с прежней скоростью, на них уйдет дней двадцать пять. Однако не следует быть оптимистом свыше меры».

Несмотря на последнюю фразу, я был именно таким оптимистом сверх всякой меры. Но ведь надеяться никому не запрещено, и я надеялся. Я не утратил этой надежды до самого конца плавания.

Мне казалось, что я отплыл лишь вчера, но на самом деле я находился в океане уже восемь дней. Меня потом часто спрашивали, не скучал ли я. В океане не может быть скучно. Это плавание как бы совершенно выпадало из привычного плана моей жизни. Дни тянулись бесконечно, однако время для меня тогда не существовало: я потерял о нем всякое понятие. Не было больше ни назначенных на определенный час встреч, ни срочных дел, и дни текли один за другим так неприметно, что я даже этого не осознавал. Лишь позднее, когда подобная жизнь стала для меня привычной, время вновь обрело смысл, стало ощутимым и начало меня тяготить, потому что я уже мог сравнить каждый день с десятками точно таких же дней, во всем похожих на этот.

Вторая неделя плавания началась праздником, который чуть не нагнал на меня тоску. Это был день моего рождения. Уже после прибытия на остров Барбадос, когда меня спрашивали, сколько мне лет, я обычно отвечал:

— Мне исполнилось двадцать восемь лет посреди океана.

Но судьба все же улыбнулась мне в этот день и послала праздничный подарок. За лодкой волочился прикрепленный к шнуру крючок с посаженной на него летучей рыбой без головы. Внезапно большая птица, которую англичане называют «водяной стриж»¹ (французского названия этой птицы я так и не знаю до сих пор), бросилась вниз и схватила приманку. Хотя я и побаивался, как бы она не долбанула клювом по резиновому поплавку, все-таки я ее подтащил к самому борту. К счастью, едва птица оказалась в лодке, у нее начались сильнейшие спазмы: она изрыгнула на мое суденышко все содержимое своего желудка и совершенно обессилела. Преодолев отвращение, я тут же свернул ей шею.

Впервые в жизни мне предстояло попробовать сырую птицу. Но ведь едят же сырое рубленое мясо. А чем хуже сырая птица? Только я советую всем, кто поймает морскую птицу, не ощипывать перья, а сразу содрать с нее кожу, потому что кожа водоплавающих птиц — это сплошной жир.

Свою добычу я разделил на две части: одну я решил съесть сегодня, а вторую положил на солнце, чтобы она слегка провялилась и сохранилась до завтра. Мне так надоела рыба, что я заранее ликовал: наконец-то у меня будет какая-то еда, имеющая другой вкус! Но увы, я ликовал преждевременно: меня постигло жестокое разочарование. Птица оказалась превосходной, однако имела сильнейший привкус и запах, свойственные всем «дарам моря».

Ночью мне пришлось пережить несколько неприятных минут. Над брезентовым тентом вдруг разлился какой-то таинственный свет. Я подумал, что лодка горит. На деле же оказалось, что это светится половина моей птицы: фосфорическое сияние, исходившее от нее, было настолько ярким, что этот странный свет озарял снизу парус, создавая жуткое призрачное зрелище.

28 октября произошло одно событие, чреватое самыми серьезными последствиями. Но в первый момент я этого просто не понял. У меня сломался браслет часов, которые заводились автоматически от движения руки; тогда я при-

¹ Видимо, качурка, очень похожая на буревестника. — *Прим. пер.*

крепил их булавкой к моему свитеру на груди, полагая, что они будут заводиться и так. Однако в моей лодчонке я сидел почти без движения, и вскоре часы остановились. Когда я их стал заводить, было поздно: время ушло. Теперь я уже не мог с уверенностью определить, в каком положении я нахожусь по отношению к западу, какова моя долгота, или, иными словами, далеко ли еще до островов, к которым я плыл. А ведь это для меня было важнее всего!

После этого случая я вдруг почувствовал, что значит жить, полагаясь на волю случая, делая лишь то, что захочется, и не имея никакого плана занятий. Такая жизнь начала меня тяготить. Я решил немедленно составить себе расписание. Человек должен сам распоряжаться своими поступками, а не подчиняться обстоятельствам. Я считаю, что это крайне важно.

119

Прежде всего, чтобы как-то избавиться от впечатления, что вокруг меня всегда океан, и только океан, я решил вести «сельский образ жизни», то есть вставать с солнцем и ложиться с солнцем.

На рассвете я просыпаюсь и собираю летучих рыб: ночью они натыкаются в темноте на мой парус и падают на тент. Начиная с третьего дня после отплытия и до самого конца плавания я каждое утро находил в лодке от пяти до пятнадцати летучих рыб. Двух самых лучших я откладываю себе на завтрак. Потом я принимаюсь за рыбную ловлю. Приблизительно часа достаточно, чтобы обеспечить себя пищей на весь день. Свой улов я делю на две части: одна пойдет на второй завтрак, другая — на обед.

Могут спросить: почему я придерживался общепринятых часов еды? Зачем нужно было дожидаться для завтрака полудня, словно дело происходило на земле? Да просто потому, что, изменив характер пищи, я не хотел вносить еще каких-то дополнительных новшеств в свой режим и менять привычные для желудка часы работы. Такое нововведение было бы совершенно излишним. Желудок привык выделять желудочный сок в совершенно определенные часы приема пищи, чтобы тут же начать ее переваривать. Для чего же задавать ему дополнительную работу?

После ловли рыбы я приступаю к систематическому осмотру лодки. Любая потертость может оказаться для нее роковой: достаточно, чтобы переплет книги, какая-нибудь дощечка или хотя бы мой приемничек в течение нескольких дней оставались на одном и том же месте, чтобы резина здесь протерлась до дырки. Те, кому придется увидеть моего «Еретика» в Парижском морском музее,

замечать, что, несмотря на все мои предосторожности, на правом поплавке изнутри резина стерта: в этом месте я опирался на него спиной.

Обнаружив к концу вторых суток плавания, что краска с поверхности поплавка слезла в том месте, где я опирался на него, я пришел в ужас. Значит нужно было что-то прокладывать между моей спиной и резиной, чтобы предотвратить всякое трение. Ведь вслед за краской протрется слой материи, и тогда — прощай водо- и воздухо непроницаемость! С этого момента я стал выслушивать мою лодку, прижимаясь ухом к поплавкам на всем их протяжении, чтобы определить, в каком месте происходит трение. Так врач выслушивает сердце больного, пытаюсь уловить подзрительные «шумы». Да, я тоже старался обнаружить «шумы» моей лодки, чтобы знать, откуда ей может грозить смертельная опасность. Туго накачанные поплавки, словно легкие, отчетливо передавали малейший шорох: самое слабое шипение сразу же показало бы мне, что где-то происходит утечка воздуха. Кроме такого выслушивания я прибегал еще к одной мере предосторожности. Что бы ни случилось, моя лодка не могла спустить воздух сразу из всех отсеков. Поэтому на ночь я закрывал клапаны между отсеками, а по утрам я их снова открывал. Если бы давление воздуха в одном из отсеков почему-либо уменьшилось, я бы услышал шипение в тот момент, когда воздух начнет равномерно распределяться по всей лодке. Но, слава богу, этого не случилось ни разу!

Ежедневный осмотр, ощупывание и выслушивание лодки не раз помогали мне предотвратить катастрофу. Подобная бдительность совершенно необходима всем, терпящим бедствие на море.

После осмотра лодки наступало время зарядки: полчаса я занимаюсь гимнастикой, чтобы сохранить силу мышц и гибкость движений. И наконец, десять — двадцать минут я трачу на сбор двух чайных ложек планктона, необходимых для предотвращения цинги. Поскольку любая спущенная за борт сеть является тормозом, я очутился перед дилеммой: либо собирать немного планктона и плыть быстро, либо вылавливать планктон в таком количестве, чтобы его хватило для еды, и стоять на месте. Я решил, что до тех пор, пока у меня будет рыба, планктон мне будет служить лишь в качестве лекарства (как витамин С).

Приближается полдень — время определения координат. Лодка пляшет на волнах, и поэтому, чтобы добиться наибольшей точности, я за полчаса начинаю производить

пробные измерения. Солнце постепенно поднимается, и вот оно уже в зените: это полдень. Несмотря на множество затруднений, вызванных тем, что я почти не возвышался над поверхностью воды, мне довольно скоро удалось достичь немалых успехов в этом виде спорта — в определении своего местонахождения. Самое сложное заключалось в том, чтобы не принять по ошибке гребень волны за линию горизонта. Волны были огромные, но двигались они равномерно, так как поблизости не было берегов. Я изучил законы их движения и знал заранее, что шестая или седьмая волна поднимет меня на такую высоту, откуда передо мной откроется линия горизонта. Поэтому я просто считал волны, не отрываясь от зрительной трубки секстанта, и, когда меня подхватывал седьмой вал, бросал взгляд на горизонт. В этот момент нужно было успеть совместить нижний край солнечного диска с линией горизонта, описывая секстантом круговое движение, чтобы удержать солнце на этой касательной. Интересно, что если в начале плавания я ошибался при определении широты на десять и более миль, то примерно через неделю я уже научился делать расчеты с точностью до одной мили.

После полудня наступает самое трудное время: часы тянутся бесконечно, солнце беспощадно печет, и нет никакой возможности от него укрыться. Эти тяжкие часы я посвящаю медицинским наблюдениям и умственной работе. В два часа — полное медицинское самоосвидетельствование: кровяное давление, температура, состояние слизистых кожных покровов, волосяных покровов, ногтей. Затем — метеорологические наблюдения: я отмечаю температуру воздуха, температуру воды, состояние атмосферы. Потом приступаю к «субъективному исследованию» моей психики и умственных способностей. Делаю упражнения для тренировки памяти. И лишь после всего этого наступает очередь развлечений: музыки, чтения и переводов.

Когда солнце уходит за парус, я использую передышку для вечернего медосмотра: измеряю мускульную силу, отмечаю количество мочи, стул и т. д. Затем подвожу итог своим наблюдениям за день: как клевало, сколько и какой рыбы я выловил, как я использовал улов, сколько собрал планктона, каков был его вкус и состав, каких птиц я видел.

Наступающая ночь приносит желанный отдых, и после ужина я, наконец, позволяю себе послушать часок-другой радио.

Днем все время приходится думать об одном и том же: как бы мне устроиться поудобнее? Сидячее положение ста-

новится для меня уже мучительным. Я могу сидеть на бортовом поплавке, свесив ноги внутрь, но так они затекают и вспухают у лодыжек. Тогда я усаживаюсь на дно, положив ноги на поплавок. Но очень скоро боль в чрезмерно поднятых ногах, которые к тому же ударяются о весла, заставляет меня изменять позу. Наконец, я укладываюсь на дно. Однако я сильно похудел и чувствую каждой костью деревянный настил, поэтому и такое положение быстро становится невыносимым. Стоять в лодке практически невозможно. Остается единственная поза, наиболее близкая к вертикальному положению: подогнув ноги в коленях, навалиться грудью на поплавок и так полулежать, ничего не видя, кроме бесконечных волн. Для верности я в таких случаях привязывал к своему поясу 25-метровую веревку, прикрепленную другим концом к основанию мачты. Конечно, лодка очень устойчива, но достаточно мне шевельнуться, как она начинает колебаться, и, чтобы сохранить равновесие, мне приходится хвататься за что попало. К счастью, я не испытывал ни килевой, ни бортовой качки. И тем не менее я не могу отделаться от жуткого чувства, что достаточно одной волны и все будет кончено. Гигантские валы с грохотом обрушиваются вокруг меня, когда вздыбленные массы воды теряют равновесие от собственной тяжести. Если один такой вал рухнет на «Еретика», это может стать концом моего опыта и моей жизни.

28 октября я записываю в дневнике: «Добрый знак: у меня нет «гастрономических галлюцинаций». Это лучшее доказательство того, что я не голоден, ибо голод выражается прежде всего в постоянном желании есть. А я, право же, ничего не желаю».

29 октября я впервые ощутил весь трагизм своего положения. Это «большое плавание» отличается от предыдущих этапов даже не столько своей длительностью, сколько роковой неотвратимостью: я уже не могу остановиться, не могу вернуться, не могу обратиться к кому-либо за помощью. Я всего лишь пылинка, затерянная в просторах океана, где теряют смысл все привычные человеку понятия о расстояниях. От этих мыслей меня пробирает мороз по коже. Вот уже несколько дней я не видел ни одного корабля. Зато вчера я увидел первую после Канарских островов акулу: она быстро промчалась мимо лодки. Что касается дорад, то к ним я уже привык; о них мне придется упоминать не раз, потому что это мои единственные друзья. Просыпаясь по ночам, я люблюсь красотой этих рыб: они плывут рядом с лодкой, оставляя позади

себя фосфоресцирующие борозды — сияющий след в ночном океане¹.

Однажды меня одолело любопытство: я решил посмотреть, как будут реагировать рыбы на электрический свет. Зажигаю фонарь и направляю его луч в глубину. Рыбы тотчас же собираются вокруг яркого снопа света. Я залюбовался их гибкими движениями, которые я направляю куда хочу. Внезапно сильный толчок заставляет меня схватиться за борт лодки, и прямо подо мной появляется акула. Она огромна, верхняя часть ее хвостового плавника много больше нижней, и она уже переворачивается на спину, чтобы броситься на меня. Все ее зубы сверкают в луче электрического фонаря. Живот у нее белый. Раз за разом она тычется мордой в дно лодки. Может быть, она хотела ее укусить? Не знаю. Я только слышал, что, когда акула бросается на свою жертву, она всегда переворачивается на спину. Единственное, в чем я совершенно уверен, так это в том, что я перепугался невероятно: к подобному обхождению я еще не привык. До сих пор мне довелось видеть на пути от Касабланки к Канарским островам лишь одну акулу, которая просто плыла за мной на почтительном расстоянии. Но эта! Должно быть она родилась вдали от всех берегов и потому вела себя так невоспитанно.

123

Я сейчас же погасил фонарь, надеясь, что акула оставит меня в покое. Но еще долго вокруг лодки слышались всплески ее хвоста, напоминающие щелканье кнута; каждый такой удар обдает меня брызгами с головы до ног. Время от времени я снова замечаю ее живот — белое пятно среди фосфоресцирующих струй. Наконец акула, которой надоела моя неподвижность, уплывает. По-видимому, она все-таки хотела вцепиться в лодку. Но попробуйте-ка укусить футбольный мяч! Я знаю, что это совершенно невозможно, и мало-помалу успокаиваюсь. Тем не менее я желаю от всей души, чтобы подобные гости избавили меня от своих визитов. А себе я даю клятву, что больше никогда не стану освещать океанские волны.

Начиная с этого дня я перестал зажигать по ночам даже сигнальный фонарик на мачте: пароходы больше не встречались и к тому же мне хотелось сбереж керосин.

Настроение у меня все еще неплохое, хотя я и страдаю от ночного холода, неподвижности и поистине мучительной постоянной сырости. Все это начинает сказываться на здоровье. В дневнике появляется запись: «У меня выпал

¹ Речь идет о биолюминесценции.— *Прим. ред.*

ноготь на мизинце правой ноги, а на внешней стороне кистей появилось странное раздражение, очевидно вызванное соленой водой. Панически боюсь, как бы у меня не начался фурункулёз: я знаю, какая это будет адская боль! Но все же я заранее решил не лечить его, пока хватит терпения, чтобы сделать как можно больше наблюдений, необходимых для моего опыта. У меня, конечно, есть с собой антибиотики, но, если я ими воспользуюсь, те, кто в будущем может оказаться жертвой кораблекрушения, справедливо возразят мне, что у них-то этих медикаментов не будет! Поэтому я и решил прибегнуть к лекарствам лишь в случае самой крайней необходимости».

Под влиянием гнетущего одиночества и усталости в дневнике начинают появляться записи, в которых я сравниваю свое теперешнее положение с прежней нормальной жизнью:

«Нет, это поистине слишком дорогая плата за прекрасные дни, прожитые на земле!»

Но я все еще полон оптимизма и рассчитываю, что мне остается плыть от двадцати пяти до сорока дней.

Забавно наблюдать (в те дни это было скорее печально), как путь, отмеченный на карте, все больше приобретает характер сухопутной дороги. Вот, например, еще одна запись из моего дневника:

«Когда я доберусь до 21° северной широты, я сверну направо и пойду по 255° компаса вместо 230° ».

Здесь даже цифры выглядят так, словно это проселочные дороги. У меня действительно было ощущение, что на первом же перекрестке я просто поверну направо. Безграничный океан для меня стал полон примет, как какой-нибудь город, потому что я иду через него по определенному адресу.

«Я увлекся записями в дневнике и пропустил час определения широты. Ну что ж, подожду до завтра: времени у меня хватает».

На подобный же переход Колумб, плывший в это же время года, затратил двадцать два дня. Я полагаю, что у меня уйдет дней тридцать пять — сорок. Однако нужно научиться жить созерцательной растительной жизнью, потому что с тех пор, как я начал много думать, время тянется гораздо медленнее».

Спрашиваю себя:

— А что, если бы я был не один? Было бы мне легче? Думаю, что да. О Джек, ну почему тебя здесь нет?! Но сожаления теперь не помогут. Господи, как ярится этот

пассат! Пусть, лишь бы парус выдержал — скорее доплыву. Но я промок насквозь.

В четверг 30 октября мной овладел настоящий приступ необузданного оптимизма. Записываю дословно следующее:

«Осталось еще 23 дня!» Это означало, что я доплыву до земли 23 ноября. Хорошо еще, что ниже я приписал: «Если только ничего не случится».

Многих удивит такой оптимизм, а кое-кто даже скажет, что подобные записи появились в моем дневнике уже после путешествия. При этом маловеры будут ссылаться на то, что я сам предусмотрел значительно большие сроки своего плавания. Да, я назначил самые большие сроки, но сделал это для того, чтобы мои близкие волновались как можно меньше. Ведь если бы я сказал, что доплыву за 35 дней, все мои родственники и друзья переполошились бы уже на 20-й день. Но я назначил срок в 60 дней и мог надеяться, что, хотя бы дней 30—40, никто волноваться не будет.

«Какой чудесный выдался денек: спокойный, без всяких неприятностей. Впрочем, и ночь была такой же. Я размышлял о своей коллекции граммофонных пластинок, когда прямо надо мной пролетел самолет. Меня, конечно, не заметили. Я по-прежнему боюсь даже самого легкого трения».

Последняя фраза вызвана происшествием с моей маленькой спасательной лодкой-одиночкой, которую я уложил на носу «Еретика», чтобы в случае катастрофы успеть ее быстро накачать и спустить на воду. Нижний край паруса слегка задевал за нее, и прикосновения материи за одну ночь протерли в резине здоровенную круглую дыру. Это означало, что даже самый легкий предмет может за одну ночь протереть насквозь прорезиненную ткань моей посудины. Я получил хороший урок. И выводы из него были самые неутешительные. Главный из них: отныне в случае несчастья с «Еретиком», мне уже не на что будет рассчитывать.

Правда, моя спасательная лодчонка была так мала, что в ней мне вряд ли удалось бы спастись. Это была обыкновенная, рассчитанная на одного человека, надувная лодочка, какие употребляются для оказания помощи утопающим в непосредственной близости от берега. Я не думаю, чтобы мне удалось на ней пересечь Атлантический океан. Но раньше я хотя бы мог спустить ее на воду и, плывя на буксире за «Еретиком», фотографировать моего красавца, идущего под парусом посреди Атлантического океана. А теперь я был лишен этого удовольствия. Силой обстоя-

тельств мое положение становилось все более сходным с положением потерпевшего кораблекрушение. Как и он, теперь я мог полагаться лишь на свою посудину: это была моя последняя и единственная надежда, последний шанс на жизнь.

«Берегись, Ален! Ты слишком часто считаешь дни, а они от этого тянутся еще медленнее. Надо быть осторожнее!»

Поклевки стали заметно реже, но зато рыба крупнее. Теперь я могу каждый день просто делать в рыбе надрезы и пить ее сок. А раньше мне приходилось резать мой улов на мелкие кусочки, класть их в рубаху и отжимать из них жидкость.

126

Четверг 30 октября. Погода стоит превосходная. Молодой пассат начинает успокаиваться, стареть: теперь это просто хороший попутный ветер, который гонит лодку в нужном направлении. Я нахожусь на 21° северной широты и 28° западной долготы. Все идет примерно так, как я рассчитывал.

Лишь много позже я узнал, что в тот день я находился всего лишь на 18 или 19° западной долготы. Я тогда думал, что уже проплыл четверть пути и что мне осталось пройти всего 35° на запад и 4° на юг, то есть примерно 1800 — 1900 миль. К чему это привело — будет видно позднее.

В пятницу 31 октября записываю в дневник: «За ночь ветер, к счастью, немного окреп, и сейчас лодка снова движется. Надо мной пролетел великолепный «водяной стриж». С вожделением вспоминая о его собрате, который попался на крючок в день моего рождения, я пытался поймать и этого, но, увы, без всякого успеха».

Вчера я провел восхитительный вечер: по радио передавали Седьмую симфонию Шуберта. Удивительное дело — все мое плавание проходит под знаком этой симфонии! Как правило, ее исполняют довольно редко, но за 65 дней, проведенных мною в океане, я слышал ее шесть раз.

Все-таки я неисправимый оптимист! В этот же день в дневнике появляется запись: «Начиная с субботы 22 ноября я уже могу увидеть землю».

В действительности я увидел землю и высадился на нее только 23 декабря, то есть на месяц позже. Но уже тогда я начал сомневаться в своих штурманских способностях. В четыре часа пополудни записываю:

«Навигация совсем не такое простое дело. Нужно все время учитывать это чертово склонение и вносить поправки, а на моей штурманской карте Атлантического океана склонение не указано. Все дело в том, что я не знаю, пра-

вильно ли я держу курс по компасу, действительно ли я плыву, отклоняясь к западу, или просто увеличилось отклонение стрелки компаса. В последнем случае я окажусь гораздо южнее, чем нужно. Точное определение широты могло бы разрешить мои сомнения, но скорость лодки так трудно измерить, что я практически не могу прокладывать предположительный курс. Я исхожу из того, что «Еретик» проходит по восемьдесят миль в день (позднее я узнал, что это было совершенно бредовое предположение), но, должно быть, я плыву быстрее (а это был уже абсолютнейший бред), так что самое главное — держаться между 17 и 18° северной широты. Если я иду правильным курсом, завтра я достигну 20°20' северной широты. Какой чудный пассат! Я, очевидно, нахожусь на 26°40' западной долготы (в действительности это было не так: я находился на 18° западной долготы). Значит, мне остается пройти на запад еще 33°, или около 1700 миль. 1700—1800 миль, деленные на восемьдесят миль, которые я прохожу в день, дают двадцать два или двадцать три дня».

127

И ниже я прибавляю: «Если ветер продержится, так оно и будет. В сущности как мореплаватель я ничем не хуже Христофора Колумба».

Одиночество! В тот день, когда я сделал эту характерную запись, ты начало меня тревожить не на шутку. Я прекрасно понимаю разницу между одиночеством и изолированностью. В нормальных условиях я всегда могу покончить с изолированностью самым простым способом: достаточно выйти на улицу или позвонить по телефону, чтобы услышать голос друга. Изолированность существует лишь до тех пор, пока ты этого хочешь. Но одиночество! Полное одиночество невыносимо. Горе тому, кто одинок! Мне кажется, что одиночество наваливается на меня со всех сторон непомерное, бескрайное, как океан, словно сердце мое вдруг стало центром притяжения для этого «ничто», которое тогда казалось мне «всем». Одиночество... В день отплытия из Лас-Пальмаса я думал, что могу с тобой справиться, что мне нужно только привыкнуть к твоему присутствию в лодке. Но я был слишком самонадеян! В действительности не я принес тебя с собой в океан — разве я или моя лодка могли тебя вместить?! Ты пришло само и овладело мной. Ничто не в силах разорвать кольцо одиночества; сделать это труднее, чем приблизиться к горизонту. Время от времени я начинаю громко говорить, чтобы услышать хотя бы свой голос, но от этого только чувствую себя еще более одиноким, терпящим бедствие в океане молчания.

«Сегодня 1 ноября. Я достиг 20° северной широты и повернул направо. Теперь я иду на запад с небольшим отклонением к югу. Но отклонение все же есть. Постараюсь подняться на несколько градусов вверх. Я сменил галс: это означает, что парус переместился с правого борта на левый. Если ничего не случится, он останется в этом положении до конца плавания».

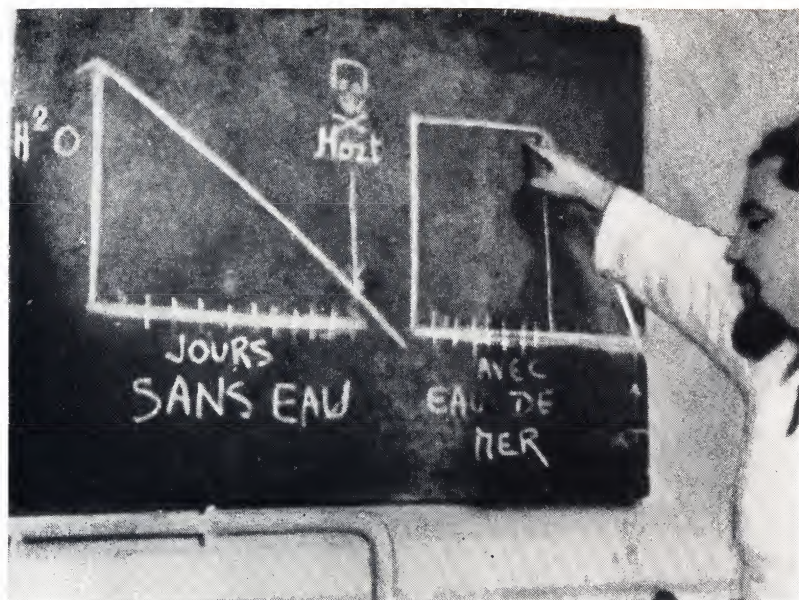
128 Должен сказать, что я действительно больше к парусу не притронулся и вообще перестал управлять лодкой; я укрепил руль так, чтобы мой курс соответствовал показаниям компаса, и уже почти не прикасался к нему ни днем, ни ночью. Лишь время от времени, примерно каждые два часа, нужно слегка выправлять лодку, которая начинает постепенно отклоняться от курса.

Мне приходится спать в вечной сырости: даже если днем стояла солнечная погода, ночью от этого не становилось суше. Но все равно я сплю по двенадцать часов в сутки. Как мне удавалось столько спать в таких условиях? Это было возможно прежде всего потому, что я доверял своей лодке: я знал, что она устоит перед осаждающими ее волнами, я знал, что, даже если какой-нибудь страшный вал обрушится на нее, опасность будет, конечно, немалая, но «Еретик» не перевернется. Я исходил из примитивной, но зато утешительной логики: если со мной ничего не случилось днем, почему я должен бояться, что со мной что-то случится ночью?

Голову я по ночам никогда не закрывал. Натянув до самого подбородка брезент вместо одеяла и выставив лицо наружу, я засыпал под бесчисленными звездами. Такого звездного неба, как в океане, я больше никогда не видел. Время от времени мне светил небесный ночник — луна.

Пассат дует спокойно и ровно. Я не решаюсь долго читать, боясь, что мои батареи откажут и тогда мне вообще нечего будет делать. А они заметно слабеют. Приходится себя ограничивать.

Каждый день в свободные часы я заново произвожу все те же расчеты и каждый раз получаю самые радужные результаты, которые мне говорят: числа 23-го ты достигнешь земли, числа 23-го ты достигнешь земли, числа 23-го ты достигнешь земли. По моим предположениям, я нахожусь уже на $27^{\circ}30'$ западной долготы. Количество птиц заметно уменьшается, рыбы тоже попадаютс немного реже. Приходится тратить на ловлю рыбы больше времени: от двух до двух с половиной часов в день. До сих пор я еще не встречал саргассовых водорослей. Впрочем, это понятно: ведь я для того и спустился южнее, чтобы с ними не встре-

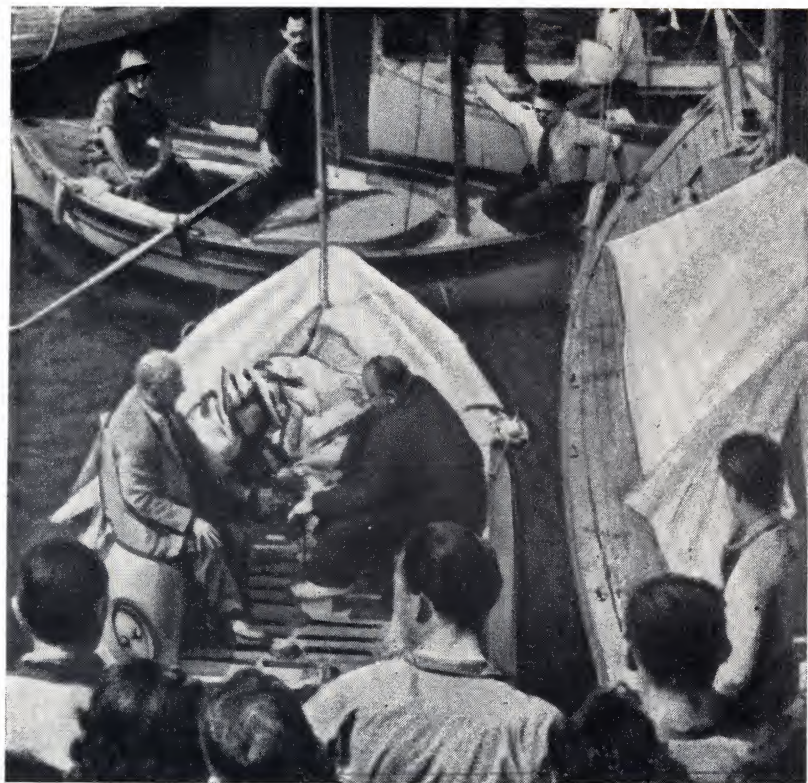


Слева кривая обезвоживания при
отсутствии всякой воды. Справа —
при питье морской воды

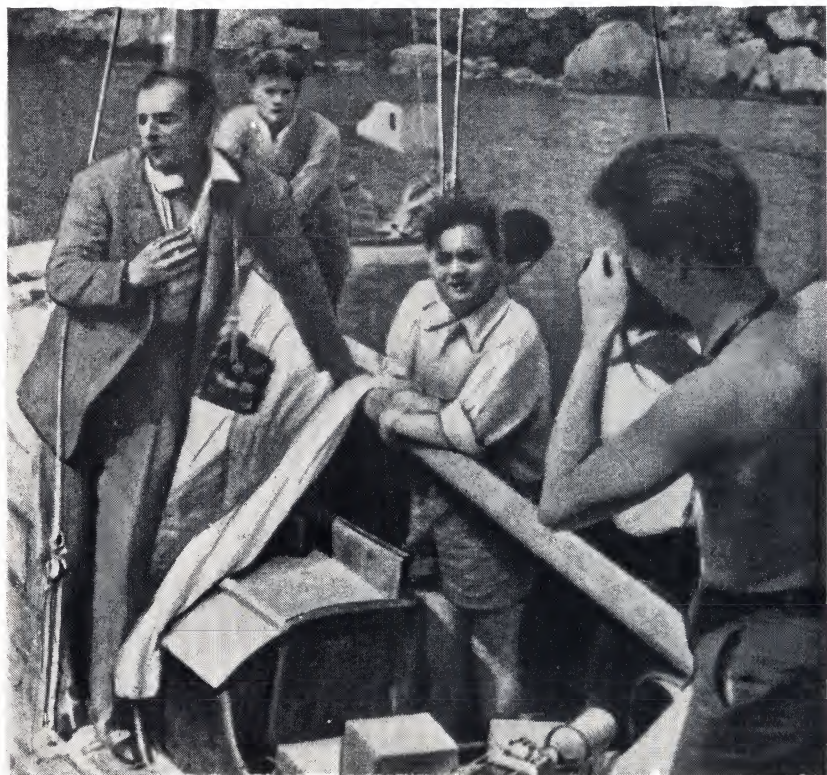
Извлечение сока рыбы



Монако.
Мы с Пальмером перед
отплытием



Монако.
Нас провожает целая
толпа

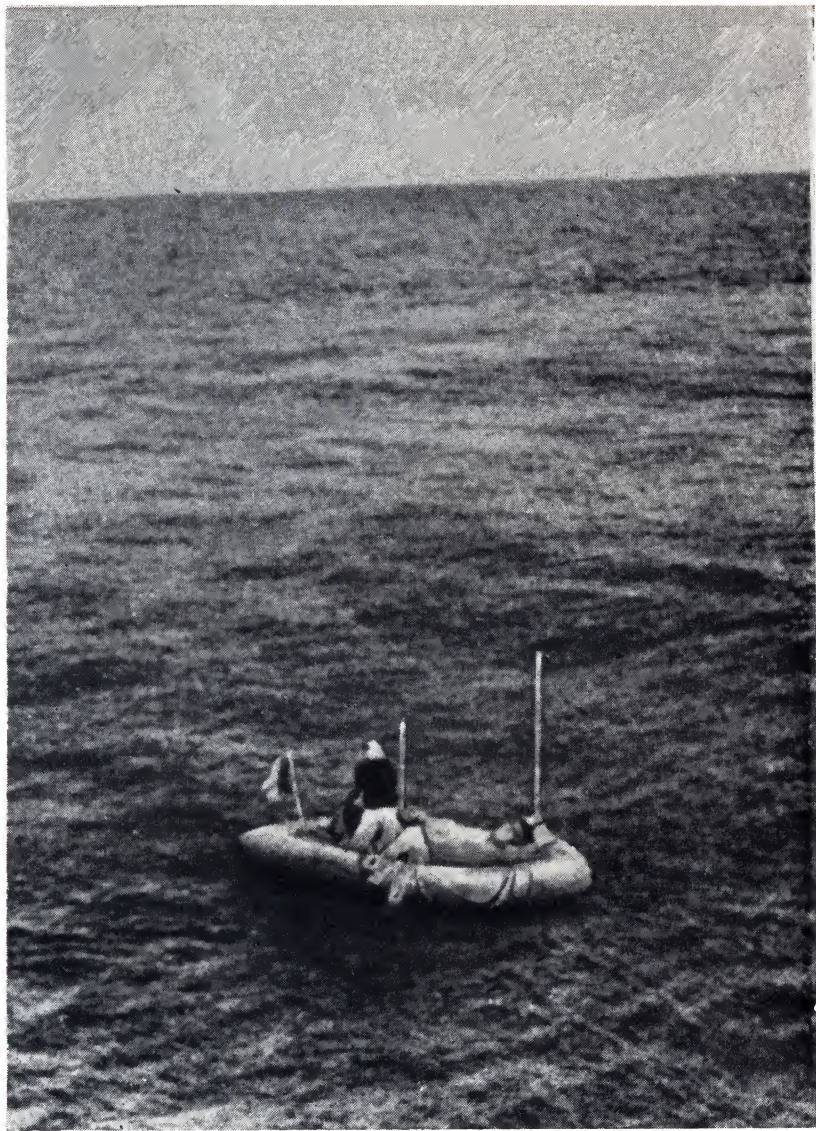


*Вот она, радиоаппаратура,
которая не годится никуда*



Испытание киноаппарата

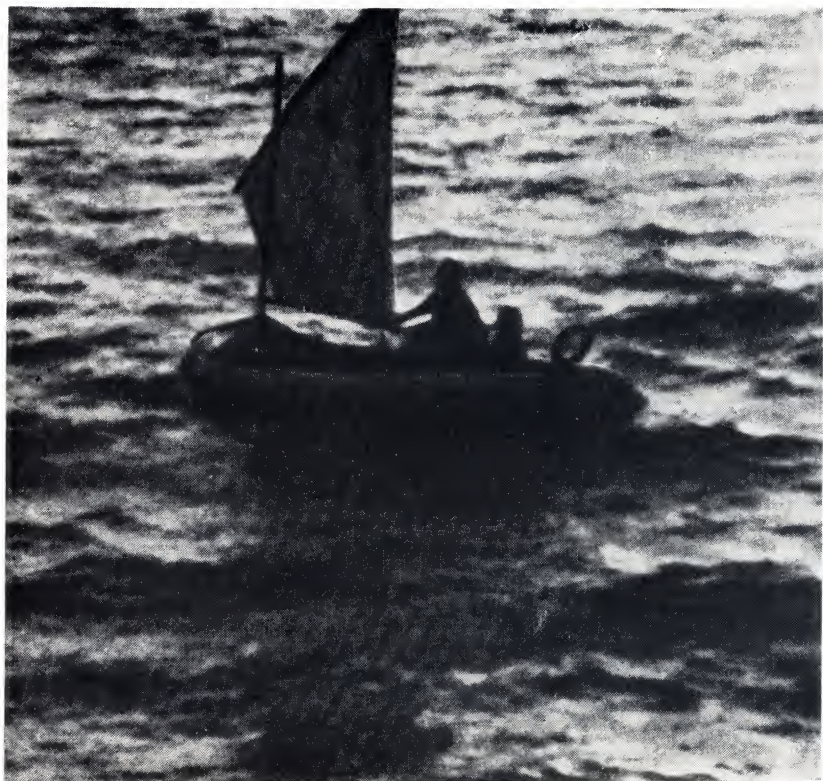




Я подплываю к «Аракаке»



25 мая. Отплытие





*«Еретик»,
снятый с борта
«Араки»*

Меня преследует акула



◀
Средиземное море

◀
Первый улов

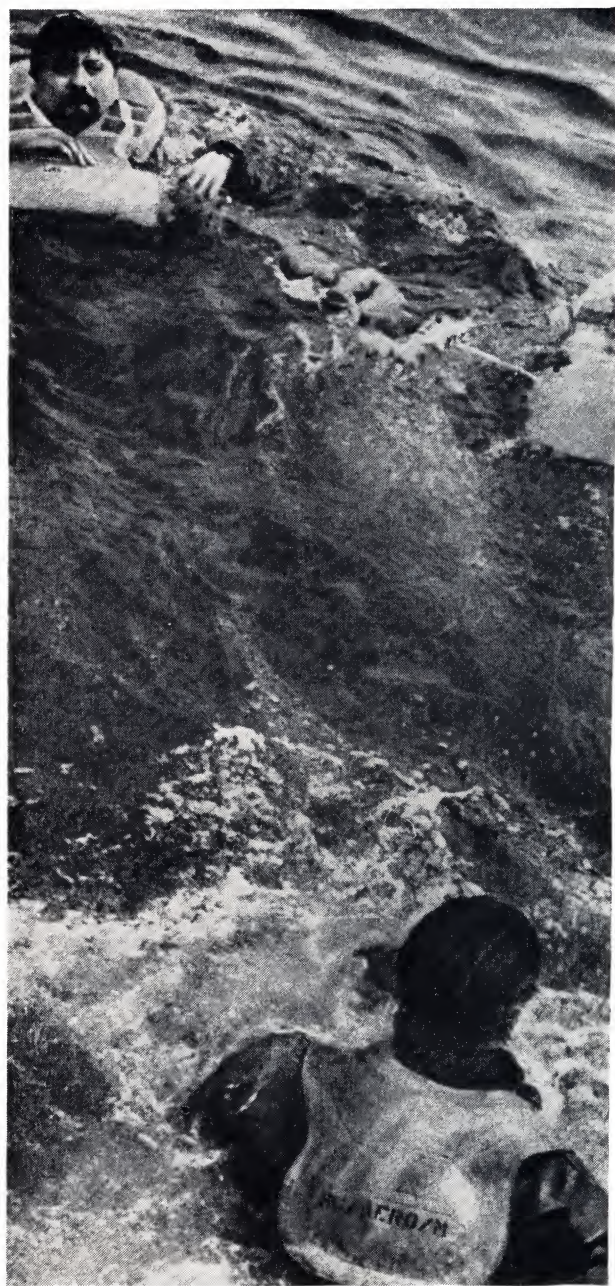


Атлантика. Солнце заходит

С борта «Аракаки»
мне сбрасывают трап

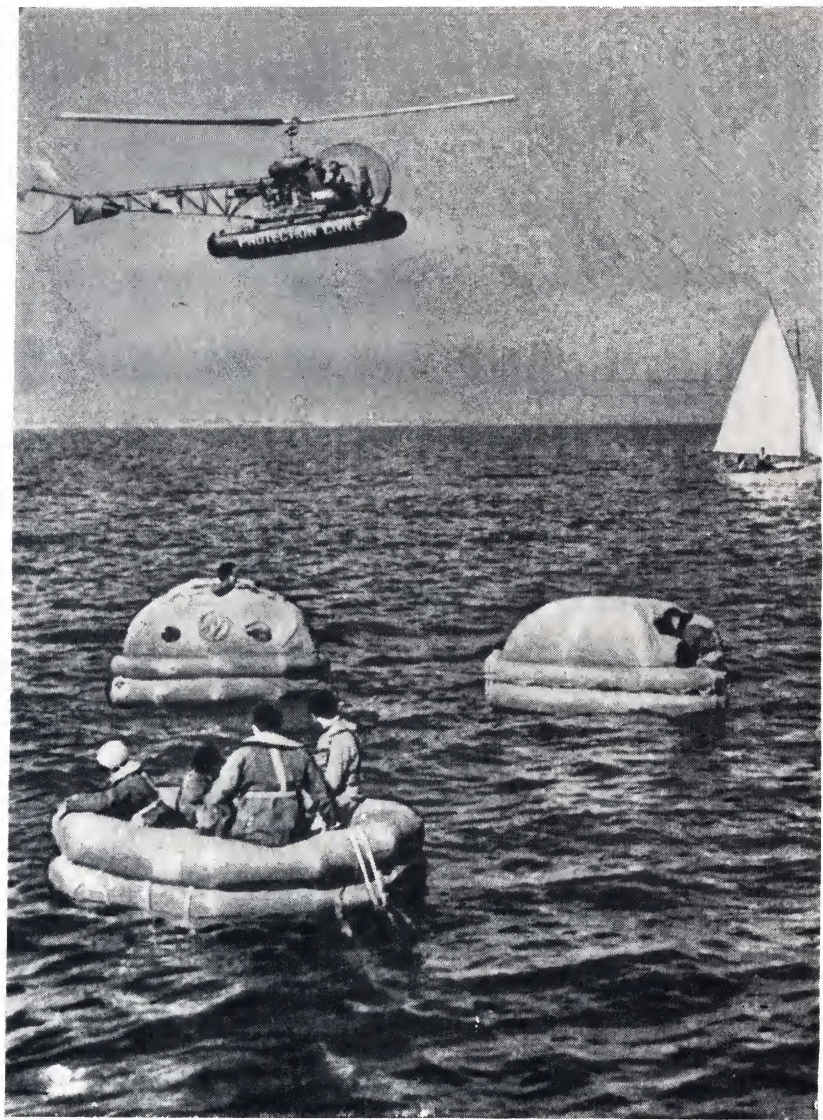
Барбадос. «Еретик» доплыл!





*В ледяной воде
на рейде Дюнкерка*

*Вертолет сбрасывает резиновые
лодки, которые надуваются
автоматически*







*Наш плот над отмелью Этель
до катастрофы*

◀
*После катастрофы. Спасательный
катер перевернулся*

▶
Наука
▶
Музыка



чатся. Моя широта заметно меняется: теперь я лучше всего слышу французскую радиостанцию Дакара. Долгота тоже: начали прослушиваться американские радиостанции. Но вообще-то в эфире над Атлантическим океаном господствуют две нации — англичане (Би-Би-Си) и русские.

Воскресенье 2 ноября. Вряд ли я когда-нибудь позабуду это воскресенье! Я только что совершил непростительную неосторожность. «Мог ли я поступить по-другому?» — спрашиваю я в дневнике. Вне всякого сомнения.

За последние дни здоровье мое ухудшилось. Непривычная пища и вечная сырость привели к тому, что у меня на коже появились мелкие и крайне болезненные прыщи. Чтобы не бередить их, я старался всегда опираться на мою единственную надувную подушку. И вот из-за какого-то неосторожного движения эта подушка упала за борт, и я это заметил лишь тогда, когда она оказалась уже в нескольких сотнях метров позади. Тотчас же, спустив парус и бросив плавучий якорь, я нырнул и поплыл к ней. Плаваю я хорошо, так что через несколько минут подушка была у меня в руках. Но каково же было мое изумление и ужас, когда я поплыл обратно: лодка убегала от меня и мне не удавалось к ней приблизиться. Плавучий якорь, этот водяной парашют, почему-то не раскрылся и болтался на волнах, как мокрый флажок. Ничто не удерживало лодку, и ветер уносил ее все дальше. Догнать беглянку я уже не мог: у меня не хватало на это сил. Еще немного — и «Еретик» продолжал бы свой путь без меня...

В 1951 году, когда я тренировался перед заплывом через Ла-Манш и был в хорошей форме, я мог плыть без отдыха двадцать один час, но теперь, ослабев после стольких лишений и стольких дней почти полной неподвижности, я бы не смог долго продержаться на воде. Поэтому, бросив свою надувную подушку, я пошел кролем, напрягая все силы. Даже во время состязаний в Лас-Пальмесе с Буатотцом я наверняка не показывал такой скорости! Вначале мне удалось сократить расстояние между мной и лодкой, но дальше у меня хватило сил лишь на то, чтобы не отставать. Догнать ее я был не в состоянии...

И вдруг «Еретик» замедлил ход. Я доплыл до него и с трудом перевалился через борт. Оказалось, что стропы плавучего якоря каким-то чудом распутались и мой водяной парашют сработал. Я был настолько измучен физически и морально, что тут же поклялся больше не плавать до конца путешествия.

Отношения с моими морскими соседями постепенно налаживаются. Меня сопровождает довольно симпатичная семейка, состоящая из пяти-шести дорад и одной качурки-буревестника, которая ненадолго прилетает ко мне каждый день в четыре часа. Это маленькая, величиной с обыкновенного воробья, черная птичка с белыми пятнами на хвосте. При виде ее я каждый раз себя спрашиваю, как ухитряется эта пичужка преодолевать такие расстояния, чтобы где-то посреди океана добывать себе пищу. Она всегда приближается к лодке со стороны кормы и начинает бегать по волнам — эта птичка умеет ходить по воде. А когда солнце садится, она улетает.

Что касается дорад, то они проявляют гораздо больше постоянства и не покидают меня круглые сутки. Я их всех легко узнаю: в первый день, пытаюсь их загарпунить, я нанес им раны, которые все еще не затянулись. Любопытно, кстати, отметить, что в морской воде раны заживают одинаково плохо как у людей, так и у рыб. У одной дорады осталась на спине ближе к хвосту открытая овальная язва величиной с монету в сто су, у другой — рана под боковым плавником. Так я различаю пять или шесть рыб, каждой из которых я дал имя. Самую крупную зовут Дора. Она все время плывет рядом с лодкой, но держится настороже, чтобы я не зацепил ее второй раз. Время от времени Дора заплывает под лодку или, переворачиваясь на бок, смотрит вверх; при этом она всегда поглядывает и на меня.

Когда ветер стихает и «Еретик» замедляет ход, мои дорады устремляются под лодку и начинают шлепать хвостами по резиновым поплавкам, словно спрашивая, что это я так тащусь. К моим старым знакомым каждый день присоединяются новые рыбы: их-то я и ловлю. Для этого достаточно нацепить на тройник одну из летучих рыб, подобранных утром в лодке, и спустить ее в воду на тонком шнуре. Я тяну за собой наживку так, чтобы она прыгала по самой поверхности, словно живая летучая рыба, которая вот-вот нырнет. Дорады тотчас же накидываются на нее, «как нищета на бедняков», и — гоп! — одна уже бьет-ся на крючке. Все новички попадают на мою удочку, но зато старые знакомые даже внимания не обращают на мои уловки: они меня знают слишком хорошо!

В ночь на 3 ноября в черной воде вспыхивает целый фейерверк, и я вытаскиваю из глубины настоящее чудовище — рыбу-змею со страшными клыками, с которых в темноте сочится белесый яд. Любопытно, что она отчаянно билась, пока была в воде, но, едва я ее извлек из родной стихии, сразу замерла, словно мертвая. Обычно пойман-

ные рыбы долго еще бьются и прыгают в лодке, а у этой — ни одной конвульсии! Наверное, это объясняется тем, что выловленное мною страшилище — обитатель больших глубин. У него огромные по сравнению с головой глаза и невероятно длинные зубы. Что это за рыбина, я не знаю. До сих пор я просто не видел ничего похожего. У нее тело с медным отливом, она вцепилась в мой спальный мешок и перемазала его липкой и, по-видимому, ядовитой слюной. Все это не внушает мне доверия. Осторожно приподнимаю страшную добычу за хвост и выбрасываю обратно в море.

Лишь позднее я узнал, что в ту ночь мне попалась так называемая змеиная макрель или гемпилус. Точно такое же страшилище прыгнуло прямо в спальный мешок к одному из членов экипажа «Кон-Тики». Должно быть, спальные мешки чем-то привлекают рыб этой породы: ведь моя тоже вцепилась в спальный мешок! С этой ночи я стал им пользоваться с величайшей осторожностью. Стоило мне вспомнить об органических ядах, которыми индейцы Южной Америки отравляют свои стрелы, как при одном взгляде на мешок меня охватывал ужас.

В этот же день около одиннадцати часов милях в десяти от меня прошло судно. Никто меня не заметил.

«Потерпевший кораблекрушение! Помни, бедняга: если хочешь спастись, рассчитывай только на себя! Я оказался между судном и солнцем, и вот меня не заметили. Какая обида! Ведь судно остановилось для определения координат и стояло минут десять, не меньше! Я мог бы успокоить родных, послать им весточку. Этот пароходик держит курс на северо-восток, должно быть, идет из Америки к Азорским островам»¹.

Если бы я знал в тот момент, что готовит мне будущее!

В мои расчеты вкралась еще одна ошибка. В «Морской лоции» указывается час захода солнца для данной широты при нулевой долготе. Нормально меня должно сносить на 4' на каждый градус. Это относится также и ко времени восхода и захода луны. Но вот беда! Моя предполагаемая долгота, совершенно не совпадающая с долготой, которую мне дает солнечный полдень и время захода солнца, в то же время абсолютно точно соответствует долготе, которую мне дает заход луны. Лишь позднее я узнал, в чем дело: один офицер военно-морского флота объяснил мне, что это явление было вызвано рефракцией, неправильным преломлением лучей в воздушных слоях различной плотности.

¹ Не следует забывать, что я думал, что нахожусь гораздо западнее, чем было в действительности. Так что скорее всего этот пароход шел от островов Зеленого Мыса к Канарским островам.

Чтобы убить время, я теперь развлекаюсь головоломками, например делаю упражнения для укрепления памяти. Раньше я был совершенно равнодушен к математике, зато теперь целыми днями произвожу в уме тщательные вычисления своей средней скорости, затем также в уме делю две тысячи семьсот миль, которые мне нужно пройти, на среднее число миль, проходимых за сутки, чтобы узнать, сколько дней мне еще предстоит провести в океане. Варьируя среднюю скорость, я делаю эти расчеты: седьмой, восьмой, девятый раз.

В довершение всего мною постепенно овладевают суеверия — обычные спутники одиночества. Если я не нахожу свою трубку сразу же, когда хочу закурить, — это дурная примета. Маленькая куколка, которую мне подарили друзья перед отплытием с Канарских островов, превратилась для меня почти в живое существо. Я смотрю на нее и уже заговариваю с ней, сначала односложно, а потом во весь голос, рассказывая ей обо всем, что собираюсь делать. Ответа я не жду: пока еще это не диалог. Отвечать она начнет мне позднее. А сейчас я просто испытываю необходимость говорить, чтобы знать, что я действительно существую. Не менее забавен другой предрассудок — со спичками. У меня еще есть несколько сигарет, и время от времени я курю. И вот я решил, что каждая спичка — это один день: сколько лишних спичек я истрачу для того, чтобы прикурить, столько дней мне и придется плыть сверх назначенного срока. Я исходил из того, что в лучшем случае достигну земли 23 ноября. А дальше шел такой подсчет: если я прикурю с первой спички, значит, доплыву до земли 23-го, если со второй — 24-го и так далее. Легко представить, куда это могло меня завести!

Но в действительности ничто не могло завести меня слишком далеко, потому что я не терял надежды. Дурные приметы я просто забывал, зато хорошие всегда помнил. В моем положении это было самое лучшее.

Я совсем освоился с лодкой и теперь прекрасно чувствую ее ход. Когда ветер не слишком силен, я определяю скорость по степени натяжения шкота. Два дня ветер был слабый, но теперь подул с новой силой. Сейчас иду со средней скоростью в четыре узла. Это превосходно! Если бы и дальше так, то уже через двадцать дней...

Вторник 4 ноября. Определил долготу по луне. От моей предполагаемой долготы она отличается на 3°, а от того, что показывает солнце, — на целых девять! Я уже больше ничего не понимаю. Мой приемник «садится»: теперь я могу кое-что разобрать лишь вечером, в часы наилучшей слы-

шимости. Буду ориентироваться на предполагаемые координаты, внося максимальную поправку по луне. Держу курс прямо на запад. Вчера я находился на 18°58' северной широты. А пять месяцев назад мы плыли в виду берегов Менорки и собирались сделать первую остановку. Сколько пройдено с того дня!

Уже 18 часов, а я еще не поймал ничего. Это раздражает меня тем более, что вокруг лодки буквально кишат рыболоцманы. В 19 часов я наконец выудил свой обед. Укладываться натошак мне не придется. Рядом с лодкой ныряют в волнах дельфины и великолепная белая чайка. Небо чистое, волны без гребня, ветер средний. Как раз такой, какой нужно: «Еретик» идет полным ходом. Если бы так было подольше!

133

Моя моча в полной норме.

Я сравниваю свое теперешнее положение с последней неделей, проведенной на земле. Какой горький контраст! Но если бы я только знал, что настанет время, когда я точно так же буду сожалеть вот об этом дне!

Все оказалось гораздо труднее, а главное, гораздо длительнее, чем я думал. Что поделаешь! Все же через двенадцать дней, если ничего не случится, я вместо теперешней карты разверну подробную карту Карибского моря. Тогда мне останется проплыть лишь шестьсот миль, как от Касабланки до Лас-Пальмаса. Пустяк!

Я уже давно не зажигал по ночам сигнальный фонарь и сейчас начинаю об этом жалеть: а что, если я из-за этого упустил возможность послать весточку родным? К тому же мне нечего больше читать. Перед отплытием я столкнулся со старой проблемой: какие книги взять с собой, учитывая, что других уже не увидишь в течение долгих месяцев? Чтобы у меня были все жанры, я взял том Мольера, полное издание Рабле в одном томе, Сервантеса, том Ницше, драмы Эсхила на двух языках, Спинозу, избранные произведения Монтеня, а из музыкальных партитур — «Страсти» Баха и квартеты Бетховена.

«Я уже не верю, что смогу встретить судно. Океан пуст, я совсем один. Начну зажигать сигнальный фонарь на 50° западной долготы, то есть дней через десять (!), если только корабли не начнут появляться раньше».

Среда 5 ноября. Еще одна примета! Я начинаю серьезно раздумывать над всеми средами моего плавания.

Восемнадцатый день. Просто удивительно, какое значение приобретают эти среды! Думаю, что это неспроста. Теперь я совершенно уверен, что достигну земли тоже в среду. Судите сами!

Среда 11 июня — первая остановка в Сьюдаделе.

Среда 18 июня — «кораблекрушение» и возвращение в Сьюдаделу.

Среда 9 июля — высадка на острове Ивиса.

Среда 16 июля — прибытие в порт Ивиса.

Среда 23 июля — прибытие в порт Мотриль.

Среда 13 августа — отплытие из Танжера. Я остаюсь один.

Среда 20 августа — прибытие в Касабланку.

Среда 3 сентября — прибытие на Канарские острова.

Среда 10 сентября — известие о рождении Натали.

Среда 24 сентября — прибытие в Касабланку из Па-

134 рижа.

Среда 1 октября — мне дарят радиоприемник.

И наконец, в среду 5 ноября — я на полпути от Касабланки к Антильским островам.

Довольно часто меня навешают акулы, но к подобным визитам я привык и отношусь к этим хищникам с величайшим пренебрежением. Жалкие трусы! Достаточно щелкнуть их по носу — и они обращаются в бегство. Обычно это происходит так: акула приближается и начинает тыкаться мордой в лодку; я хватаю весло и с размаху бью ее по голове; перепуганная акула ныряет и поспешно скрывается в глубине. Мои дорады, наверное, потешаются, наблюдая подобные сцены. Все же, заметив огромную хищницу, они предпочитают осторожно держаться в сторонке. Дорады, видимо, прониклись ко мне искренним почтением, потому что их становится вокруг «Еретика» все больше и больше.

Нужно сказать, что дорады остались мне верны до конца. И наоборот, все рыбы-лоцманы бросили меня, когда я встретился с «Аракакой». В сущности они оказались трусами, подлыми оппортунистами, которые идут за тем, кого считают более сильным.

В ту же среду 5 ноября я стал свидетелем поистине феерического спектакля. Мне уже не раз попадались стаи летучих рыб. Обычно они просто проносятся над волнами, словно маленькие планеры. Но когда на них устремляются мои дорады, летучие рыбы начинают перелетать с гребня на гребень, и тогда они одновременно отталкиваются хвостами от воды и бьют плавниками, как настоящими крыльшками, чтобы взмыть против ветра и уйти от преследования.

Но дорады очень ловки! Выставив наружу спинные плавники, они мчатся за своими жертвами и почти всегда настигают их в тот момент, когда те касаются воды. Летучи-

чие рыбы думают, что погружаются в море, а в действительности они попадают в широко открытые пасти золотых макрелей.

Однако сегодня я увидел совершенно фантастическое зрелище: огромный косяк летучих рыб спасался от преследования целой стаи «водяных стрижей». Я не понимаю, откуда в открытом море взялись эти птицы, одиннадцать штук сразу (в тот день я находился совсем близко от островов Зеленого Мыса, но не знал этого).

Все хорошо, если бы не мои ягоды! Неужели начинается фурункулез? Кроме того, у меня увеличились слюнные железы. Но впрочем, я полон надежд: через четыре дня я уже смогу записать.

135

«Возможно, на будущей неделе... Да что там говорить: я еще легко отделался! Все же меня начинают преследовать мысли о еде. Когда доберусь до суши, устрою себе настоящий фруктовый пир. Хватит с меня рыбы и птицы!»

Кстати, о птицах. Обычно терпящим бедствие говорят: «Если ты видишь множество птиц, это значит, что земля близко». В данном случае это вполне соответствовало истине: земля была в каких-нибудь 60 милях от меня, только течение и ветер мешали мне достигнуть ее. Но кроме того, говорят: «Земля находится в той стороне, куда летят птицы». Так вот, птицы летели на запад по направлению к земле, до которой не менее 1500 миль, и ни одна из них не свернула к юго-востоку, где совсем поблизости находятся острова Зеленого Мыса. Зачем же внушать несчастным жертвам кораблекрушений обманчивые надежды, исчезающие, как мираж? Ведь это лишь ускорит их гибель!

В дневнике появляется новая запись: «Ну и жара! Вот бы сейчас кружку доброго пива! Больше всего я страдаю от отсутствия пресной воды. Мне надоело есть рыбу, но еще больше — ее пить. Подайте что-нибудь другое, да поскорей! Если бы пошел дождь! Солнце часто скрывается за облаками, океан по-прежнему неспокоен, но дождя нет и не было еще ни разу. Когда же он наконец пойдет?»

Я не испытываю жажды, мне просто хочется чего-нибудь вкусного, словно человеку, который досыта наелся макаронов и теперь не отказался бы от цыпленка. Я не хочу пить, но мысль о пресной воде преследует меня неотступно.

В ночь на 6 ноября на меня опять напала акула, на сей раз какая-то необычная. Должно быть, эта хищница уже попробовала однажды человечины и поэтому ничего не боится. Раз за разом она яростно бьет мордой в днище лодки. Я привязал нож к концу весла и приготовился к защите. Акула снова переворачивается, чтобы броситься

на меня сбоку, но в этот момент я наношу удар и распарываю ей брюхо от хвоста почти до самой головы. Вода вокруг сразу чернеет, кишки акулы вываливаются, и я вижу, как мои дорады устремляются к смертельно раненной хищнице и рвут ее внутренности. Эти милые создания довольно кровожадны. Но в конечном счете справедливость торжествует: на сей раз дичь сожрала охотника.

Должно быть, моя лодка представляется рыбам интересной и полезной попутницей: они окружают меня со всех сторон. Столько рыбы зараз я не видел еще никогда, даже в большом аквариуме Океанографического музея Монако. Показать бы ее тем, кто предсказывал, что я ничего не поймаю, — хорошенькие бы у них были лица! К несчастью, рыбная диета начинает отражаться на моем желудке: стул становится частым и жидким. Но морская вода здесь ни при чем. Вот уже много дней я не пью ее совершенно.

Немного позднее, когда я что-то записывал, внезапно появилась еще одна акула, побольше предыдущей: в этой было метров пять. Надеюсь, что мне удастся наконец кое-что заснять, хватаю киноаппарат. Ну и страшилище идет на меня! Морда плоская, пасть огромная, вид поистине устрашающий! На всякий случай поспешно закрываю все клапаны между отсеками поплавков. Такая предосторожность необходима: если акула прорвет один отсек, у меня все же останется еще четыре.

Но эти хищники вообще трусливы, а днем и подавно. Акула, обнюхав рулевое весло, сворачивает и лишь описывает круги вокруг лодки: напасть она не решается. Глядя на нее, я вспоминаю свое недавнее купание. Какая глупость! Я буквально готов отхлестать себя по щекам! Ну что, если бы такая вот акула бросилась на меня в тот день?

По ночам я еще слушаю радио, но звук доносится все слабее и слабее, переходя в чуть слышный шепот. Чтобы уловить его, приходится прижиматься к приемнику ухом.

Теперь я потерял последнюю возможность вычислять координаты по точному времени. Определять свое местонахождение по Полярной звезде я не умею, к тому же зеркала моего секстанта потускнели от морской воды, и я не могу им пользоваться по ночам. Я потерял последнюю связь с землей, до меня уже не доходят никакие известия, и я постепенно начинаю терять даже представление о человеческом голосе.

Отныне я буду слышать лишь один голос — свой собственный, я останусь наедине с самим собой и перестану чем-либо отличаться от моих спутников, жителей моря.

Я начинаю чувствовать и реагировать на окружающее так же, как они, и чем дальше, тем это сходство сильнее. Мы едим одинаковую пищу, мы одинаково охотимся за летучими рыбами. Как всегда, в четыре часа прилетает моя качурка, похожая на буревестника. Дорады — это мои подопечные. Мы с ними одинаково страдаем от солнца. Они прячутся от него под лодкой точно так же, как я прячусь во второй половине дня в тени паруса. И точно так же, как для рыб, волны стали для меня привычной средой, такой же, как аллея деревьев или переход на улице для нормального сухопутного человека.

Иногда думаю о том, что есть люди, придающие какое-то значение своему костюму... Или о том, что есть люди, ведущие правильный образ жизни... Неужто это возможно?! Я живу теперь одним днем, встаю с солнцем и ложусь с солнцем, я вернулся к первобытному существованию.

До сих пор мне трудно без волнения перечитывать записи этих дней, когда я начал терять силы. Сам почерк заметно меняется. В нем сказывается горечь одиночества, глухая тоска. Дневник становится моим единственным собеседником. В первое время я исписывал за день страницу, от силы полторы, а теперь покрываю каракулями от двух до трех с половиной страниц ежедневно. Я пишу помалу, но часто. Боюсь, что мне не хватит бумаги¹.

Пятница 7 ноября. Двадцатый день. Канарские спички никуда не годятся. Счастье еще, что у меня осталось несколько коробок с хорошими марокканскими спичками: их можно даже замочить в морской воде и все равно, подсохнув, они будут зажигаться. Но приходится их экономить.

Ночь прошла спокойно, при ровном ветре, и я выспался как следует.

Ожидая восхода луны. Океан кажется мне каким-то странным чудовищем. Впечатление такое, словно вокруг меня раскинулся мир, совершенно непохожий на наш, мир движущийся, живой и поистине непостижимый, как-будто я нахожусь на другой планете.

То там, то тут в глубине зажигаются огоньки. Под водой идет своя бурная жизнь, о которой мы можем только догадываться. Похоже, что там, словно в грозовых тучах, скользят длинные молнии. Из воды начинают выпрыгивать

¹ Кстати о бумаге. Для моих естественных нужд мне необходимо было пожертвовать какую-нибудь книгу. Я долго колебался и в конце концов пустил в ход томик Рабле, разрешив таким образом поставленную им задачу: чем лучше всего вытирать ...

рыбы — немые актеры таинственной драмы. Мы не видим ее перипетий, потому что тончайшая пленка поверхности отделяет нас от совершенно иной, чуждой нам, непостижимой жизни.

Двадцать первый день. Утром, смочив поплавков водой, я обнаружил слабую утечку воздуха: образовалась маленькая дырочка. У меня есть заплаты, но клей не схватывается. Пришлось воспользоваться физиологическим клеем — о подробностях умолчу. Впрочем, к черту подробности, лишь бы заплатка держалась!

С утра прекрасный клев. Теперь по утрам и с наступлением сумерек я ловлю столько рыбы, сколько хочу. Где же вы, специалисты? Кстати, я до сих пор себя спрашиваю: как можно быть специалистом в совершенно неисследованной области? По нитию, что ли?

Наконец-то появились облака! Как хорошо! Можно раздеться догола и посиживать в тени. Пользуясь случаем, рассматриваю места с кожным раздражением, вызванным, по-видимому, потом. К счастью, конечности не затронуты и все физиологические функции организма в норме. У меня жуткая бородаща. «Жинетта, милая, как я хочу, чтобы все это поскорей окончилось! На горизонте по-прежнему ни одного корабля».

Сегодня прочел в «Малой энциклопедии рыб» статью о рыбе-меч.

«Рыба-меч — неумолимый враг китообразных, наводящий на них ужас. Она бьет своим оружием наотмашь, а не колющим ударом, как принято думать. Лишь когда ею овладевает слепая и зачастую необъяснимая ярость и она набрасывается на суда, меч-рыба устремляется вперед, словно торпеда, и пронзает все своим бивнем».

Справка не слишком утешительная! Будем, однако, надеяться, что подобной встречи не произойдет.

Я думаю, что мой компас врет: я держу курс между 290 и 280°, а он показывает немного менее 260. Это возможно лишь в том случае, если я прошел больше, чем предполагаю, однако на это нечего и рассчитывать. Так я буду плыть до 17° северной широты (сейчас я нахожусь на 17°30'), а потом постараюсь держаться этой параллели. Мне совсем не улыбается окончить плавание в «зоне бурь», где-нибудь милях в ста от берегов!

Странная штука этот океан! Обычно он медленно в едином ритме катит свои мощные валы, похожие один на другой. Потом вдруг без всякой видимой причины, без заметного усиления ветра волны разбивает беспорядочная жестокая зыбь. Все это любопытно, но не очень приятно

Мои дорады по-прежнему следуют за лодкой, и я не жа-
луюсь на улов.

Одно только плохо: время тянется слишком медленно.
Окончательно и бесповоротно, отбросив все колебания,
устанавливаю крайний срок: я должен добраться до земли
в течение недели между 23 и 30 ноября. О том, что мне
придется провести в океане хотя бы один день декабря,
я не желаю и думать.

В субботу 8 ноября, проснувшись утром, записываю в
дневнике: «Целая стая птиц!» А ведь я нахожусь в тысяче
миль от берега! Множество летучих рыб величиной с сар-
динку приземляются прямо в мою лодку. Какая бы это
была роскошь, если бы их поджарить! Но в общем-то они
и в сыром виде неплохи. По вкусу настоящие анчоусы.
Мои милые дорады не отходят от лодки, особенно Дора.
Она огромна и ни за что не позволяет поймать себя.

Слишком много солнца! Зато по ночам свежо, и я на-
слаждаюсь прохладой. Я все еще слышу, хоть и плохо,
радио минут по десять в ночь: за эти минуты едва успеваю
узнать, что в Булони и Дюнкерке был шторм. Бедная моя
Жинетта! Как она, должно быть, волнуется! И как я хочу,
чтобы все это поскорее кончилось, прежде всего ради нее.
Я достиг нужной мне широты и не хотел бы спускаться
южнее.

Увы, в ту ночь я слышал радио в последний раз: оно
окончательно умолкло. В этот момент я находился на
17°14' северной широты, то есть на параллели, проходящей
севернее Гваделупы, где-то между Антигуа и Барбудой.

«Я всегда с нетерпением жду прихода ночи. Во-первых,
потому, что она завершает еще один день; во-вторых, по-
тому, что я засыпаю и полностью вверяюсь судьбе, и,
наконец, в-третьих, потому, что ночью я не вижу ничего
и, следовательно, ни о чем не беспокоюсь».

Подобная пассивность характерна для всех, кто слиш-
ком долго оставался один. Постепенно человек перестает
управлять событиями; он только склоняется перед ними
и спрашивает: «Что же со мной будет дальше?» Поэтому
каждый день, который проходит без происшествий, для
меня становится хорошим днем.

Сегодня за мной плыла какая-то зеленая колбаса длиной
метра в два-три и толщиной сантиметров в двадцать. Это
не водоросли, потому что колбаса извивается и сокра-
щается. Купаться мне что-то совсем не хочется.

9 ноября ветер, который и без того был довольно силен,
перешел в штормовой. Прекрасно! «Еретик» делает теперь
по пять узлов. Лишь бы мой залатанный парус выдержал!

Ночью я промок насквозь, но разве это имеет значение? Идя с такой скоростью, я рискую гораздо большим: если парус сорвет, мне грозит полная потеря хода. Сегодня, считая день отъезда, я встречаю в океане четвертое воскресенье. Надеюсь, что мне придется праздновать этот день в лодке еще не больше двух раз. Ведь начиная с понедельника я уже смогу говорить: «На следующей неделе...» Летучих рыб больше не ем. Во-первых, это великолепная приманка для дорад, которых вокруг полно, а во-вторых, они мне надоели до смерти.

В ночь с 9-го и весь день 10 ноября ветер все усиливается. Скорость лодки возросла, но я дрожу за парус. Сегодня пошел восьмой день, как я видел последнее судно. Наконец-то, мне попалась крупная летучая рыба — она величиной с макрель и восхитительна на вкус. «Завтра мне будет трудно определить широту: все небо затянуто облаками».

И тут вновь произошло то, чего я опасаясь каждое мгновение: большая волна наполовину захлестнула лодку, едва ее не перевернув. Если бы лодка перевернулась, это была бы верная смерть. Теперь я могу признаться: на случай подобной катастрофы я держал в кармане рубашки хорошую дозу яда. Если случится непоправимое, к чему выбиваться из сил и беспечно барахтаться в течение страшных тридцати часов? Ведь все равно ни малейшей надежды на спасение у меня не было. Так не лучше ли сразу погрузиться в сон?!

Могут подумать, что со временем я привык к подобным происшествиям. Увы, на деле я их боялся все больше. Пусть я благополучно плыл двадцать дней, что от этого изменилось? В любой момент достаточно одной волны — всего лишь одной! — чтобы все было кончено. Моя жизнь все время зависит от этой единственной волны, которая может обрушиться на меня в самый последний день плавания. Если это произойдет дней через десять, меня, может быть, подберет какое-нибудь судно. Но сейчас мне надеяться не на что.

Вода снизу и сверху

Когда потерпевший крушение наконец замечает вдали полосу берега, он кричит из последних сил: «Земля! Земля!» Так, должно быть, и я днем 11 ноября кричал: «Дождь! Дождь!»

Я уже давно заметил, что поверхность моря как-то странно успокаивается: так бывает, когда на гребни волн льют масло. Но внезапно я понял: «Дождь! Ведь это же дождь! И он приближается!»

Я заранее разделся, чтобы смыть всю соль, ввевшуюся в тело, потом сел на борт и стал ждать, разостлав на коленях брезент, чтобы вода стекала по нему в подставленный резиновый мешок, вмещающий семьдесят литров. Сначала я услышал нарастающий характерный шум, очень похожий на потрескивание: звук воды, падающей на воду. Не менее двадцати минут я следил за приближением этой манны небесной и ждал. Дождь обрушился сверху и придавил волны. Ветер подул с невероятной силой в момент, когда облако проходило надо мной, подгоняемое циклоном. И наконец хлынул настоящий тропический ливень.

141

Очень скоро брезент стал прогибаться под тяжестью наполняющей его воды. Я тут же захотел напиться. О ужас! Пришлось тотчас же вылить все в море: вода растворила соль, осевшую на брезенте. Но после того как тент отмылся, собранная в нем вода, несмотря на сильнейший запах резины, показалась мне благословением божьим. А какое наслаждение я испытывал, моясь под потоками пресной воды! Дождь был короткий, но чрезвычайно обильный. Я не только напился, но и собрал в резиновый мешок добрых 15 литров пресной воды. Теперь у меня есть говорящая подушка. По ночам она будет булькать у меня под ухом, нашептывая о том, что жизнь на следующий день обеспечена. Если даже я не поймаю рыбы и мне нечего будет есть, у меня будет что пить.

В течение трех недель у меня не было ни капли пресной воды, не считая того, что мне удавалось выжать из рыб. И что же? Я себя чувствовал вполне нормально. Просто мне был очень приятен вкус пресной воды. Состояние моей кожи было великолепно, хотя соль и вызвала некоторое раздражение. Слизистые все время оставались влажными, моча в норме и по количеству, и по запаху и цвету. Таким образом, можно совершенно уверенно сказать, что терпящие бедствие способны прожить без пресной воды в течение трех недель. И даже больше, так как я вполне мог бы и дальше придерживаться такого же режима. К счастью, провидение избавило меня в дальнейшем от сока, выжатого из рыбы: пить его было, конечно, нелегким испытанием. Начиная с этого дня и до конца плавания у меня не было недостатка в дождевой воде. Несколько раз замечая, что ее запасы истощаются, я начинал уже волноваться, но дождь, словно знал, когда нужно было их пополнять.

Тщетно я пытался несколько раз отмыть от соли свою одежду и постель... Увы! До тех пор пока я не выбрался на сушу, мне суждено было оставаться «человеком солевой воды», как говорят полинезийцы. Соль, все та же вездесущая соль преследовала меня все время, пока я находился в океане.

В этот день мне было суждено испытать и радость и ужас.

142 Радость мне принесла красивая птица. Это был до сих пор еще не встречавшийся мне вид. Англичане ее называют «white tailed Tropic bird», что буквально означает «тропический белохвост»; у нас, во Франции, ее зовут «хвост соломкой». Представьте себе белую голубку с черным клювом и двумя перышками на конце хвоста. С самым независимым видом она пользуется этими перышками как рулем глубины. Я схватил «Raft book» — книгу, предназначенную для терпящих бедствие, и прочитал, что встреча с этой птицей еще не говорит о неперемнной близости земли; но так как она могла прилететь лишь с американского берега — в Старом Свете она совершенно неизвестна, — то это был уже добрый знак. Впервые я был уверен, что встретил птицу, прилетевшую с континента, к которому направлялся.

А в два часа после полудня мне пришлось пережить неопишуемый ужас. Я спокойно почитывал своего Эсхила, как вдруг рулевое весло подпрыгнуло от сильного толчка. «Опять акула», подумал я и обернулся: за кормой шла огромная рыба-меч, длиной метров шесть. Вид у нее был свирепый. Описывая круги вокруг лодки, она задела за руль, и ее спинной плавник встал дыбом. Трудно было недооценить такого грозного противника! Я прекрасно понимал, что, если я ее только раню, она уйдет, а затем развернется и... прощай, «Еретик». Судорожно хватаю стрелу, пробую зарядить подводное ружье, но делаю неловкое движение и роняю стрелу за борт. Это последняя. Теперь я безоружен. Тогда я быстро привязываю к подводному ружью перочинный нож — «штык» готов. Если она нападет, я хоть продам свою жизнь подороже.

Я провел 12 часов в невыносимом напряжении. С наступлением темноты я следил за рыбой по искрящемуся следу и по плеску воды, разрезаемой спинным плавником. Несколько раз она задевала спиной дно лодки, но, казалось, она сама чего-то побаивается. Ни разу меч-рыба не осмелилась подойти спереди. Иногда, набирая скорость, она совсем уже приближалась, но в последний момент быстро сворачивала. Да, она меня боялась... и, может быть, не меньше, чем я ее.

Всякое живое существо обладает теми или иными средствами обороны, и, если нападающий их не знает, это его пугает больше всего.

К полуночи искрящийся след меч-рыбы исчез. Однако эту ночь я провел без сна.

В тот же день у меня была еще одна встреча, которая словно принесла мне весточку с далекой земли. Я увидел стеклянный шарик, какими пользуются рыбаки при установке сетей. Он был весь покрыт мелкими рачками и ракушками. Несомненно, шарик уже давно носился по волнам, прежде чем встретиться со мной, но все же это был посланец от людей.

Вечер 11 ноября. Я страдаю от невыносимой хандры, наверное, в результате волнений и усталости. К ночи дождь усиливается. Не слишком ли много пресной воды после стольких дней жажды? В дневнике появляется запись:

«Утонуть в пресной воде посреди океана — парадоксально! Но именно так со мной и случится, если дождь будет лить с прежней силой. У меня запас воды уже по крайней мере на месяц. Как льет, великий боже! Да и океан словно взбесился! Утром — бледное солнце, но дождь еще продолжается».

Попалась первая «саргассовая водоросль». По крайней мере я так думал. На самом же деле оказалось, что это великолепная медуза с синими и фиолетовыми разводами, так называемый «португальский воин»¹. Ее предательские щупальца могут вызвать длительное и чрезвычайно опасное раздражение вплоть до язв.

После нескольких бессонных ночей я прихожу к выводу, что самое главное в жизни — это хорошо выспаться: «Двое суток без сна — и у меня хандра; любая неприятность начинает меня раздражать всерьез».

Этот район прямо кишит тунцами и меч-рыбами. Они выпрыгивают из воды со всех сторон. Птицы и тунцы — еще куда ни шло, но рыба-меч... Избавь меня, боже! Лодка движется хорошо, но я охотно согласился бы достигнуть цели пятью-шестью днями позже, лишь бы иметь возможность немного отдохнуть, ни о чем не беспокоясь. Ничто так сильно не действует на нервы, как это бушующее свинцовое море. Поистине океан вокруг меня словно оделся в траур, совершенно черный, как тушь; лишь местами виднеются белые барашки, светящиеся ночью от фосфоресцирующего планктона. Настоящее вечернее

¹ Правильнее — «португальская галера», или «физалия аретуза» — *Прим. пер.*

платье с белыми цветами — японский траур. Ни звездочки, ни клочка чистого неба. Тяжелые низкие облака давят на меня... О, как я теперь понимаю это выражение.

В 17 часов 12 ноября пишу:

«Дождь, без конца дождь. Хватит наконец, довольно!»

Я начинаю сомневаться, не ближе ли я нахожусь к берегу, чем это говорят мои расчеты. Число птиц увеличивается; я их вижу по целому десятку зараз, а в книге о морских птицах говорится, что если их более шести, то до берега остается от 100 до 200 миль».

Я и не подозревал, что на самом деле едва удалился на какую-нибудь сотню миль от островов Зеленого Мыса.

144

В ночь с 12 на 13 ноября меня снова навещает акула. Во всяком случае я думаю, что это акула. В самом деле, откуда мне знать: акула это или рыба-меч? Каждый раз, когда акула подходит ко мне днем, я спокоен: я награждаю ее традиционным ударом весла по носу и она удирает.

Но ночью, страшась, как бы одна из этих дьявольских рыб не проткнула мне лодку своим мечом, я не решаюсь что-либо предпринять; цепenea от напряжения, я стараюсь определить, кто мой незванный гость, и жду, когда он удалится. Прощай, мой ночной покой! Часто акулы и другие морские жители развлекаются, подталкивая мою лодку, словно мячик, и я не смею им мешать.

Проливной дождь не прекращается. Спасаясь от этого потопа, полностью растягиваю брезент над головой. Вода скапливается и проникает через оставленные для дыхания отверстия. Если ее наберется слишком много, тент у завязок может лопнуть, поэтому мне приходится время от времени выплескивать воду через борт. Мало кто может представить, как разрывается сердце у потерпевшего кораблекрушение, когда он выливает за борт запасы пресной воды. Теперь даже без акулы и меч-рыбы спать практически невозможно. Ливень не прекращается ни на минуту. Каждые четверть часа приходится вычерпывать воду. Трудно вообразить, до какой степени вода умеет просачиваться через любую, даже самую маленькую дырочку.

Мало-помалу я начинаю верить во враждебность некоторых предметов. Например, хочу заняться определением координат, измеряю искомый угол и произвожу вычисления. Карандаш кладу рядом с собой. Через десять секунд хочу его взять, но он уже ухитрился исчезнуть.

У меня определенно начинается мания преследования. Раньше я в таких случаях просто смеялся и вспоминал

что-нибудь вроде известной истории с веревочкой или случай с чайником из книги «Трое в одной лодке».

«Пятница 14 ноября. За последние двое суток я измучился больше, чем за все время путешествия. Моя кожа покрылась мелкими прыщами, язык обложен; все это мне очень не нравится. Буря была непродолжительной, но сильной. На несколько часов мне пришлось бросить плавучий якорь, но в половине десятого я уже снова поставил парус. Ливень продолжается, и у меня все промокло насквозь. Настроение бодрое, однако из-за постоянной сырости у меня появляется физическая усталость. Солнца нет, и ничто не просыхает. Единственное утешение в том, что я не стоял на месте. Жаль, что невозможно определить широту: не видно ни солнца, ни звезд. А на горизонте маячит очередной проклятуший дождь.

145

Появилось солнце! Ветер ослаб. Океан почти успокоился. Но что творилось вчера! Говорят: «После дождя — хорошая погода». С каким нетерпением я ее жду».

Ночью гигантская волна подхватила лодку с кормы, протащила с чудовищной скоростью за собой и наполнила водой. Рулевое весло сломалось, словно спичка. Лодка тотчас же встает поперек, парус полощется и зловеще хлопает, дергая наложенные мной швы, которые вот-вот лопнут. Я бросаюсь вперед, чтобы спустить полотнище, с размаху падаю всем телом на тент, и он лопается возле завязок. Непоправимое несчастье! И это в тот момент, когда мне предстоит выдержать настоящий приступ волн. Я спустил в море оба плавучих якоря. «Еретик» послушно разворачивается и грудью встречает непрекращающиеся атаки врага. Я совершенно изнемогаю от усталости. Для меня сейчас самое главное — отдых. Будь что будет! Плотнo затагиваю брезент и решаю проспать 24 часа, какова бы ни была погода, каков бы ни был ход событий.

Ветер бушевал около десяти часов. Моя скорлупка вела себя восхитительно, но самая большая опасность еще не миновала. Когда ветер пронесся дальше, осталось бушующее море. При сильном ветре волна, как бы поддерживаемая твердой рукой, не падает. Но как только эта опора исчезает, разъяренные валы начинают беспорядочно обрушиваться от собственной тяжести, разбивая все на своем пути.

«Суббота 15 ноября. 13 часов 30 минут. Дождь. Чтобы не терять время, пишу. У меня осталось только два рулевых весла. Будем надеяться, что они выдержат. Проливной дождь идет с 10 часов вчерашнего вечера. Солнце даже не проглядывает. Я весь промок. Все мокрое, и ничего

нельзя просушить. Спальный мешок превратился в компресс. О том, чтобы определить координаты, не может быть и речи. Ночью была такая погода, что у меня стали закрадываться сомнения: уж не занесло ли меня в «зону бурь»? К счастью, дующий сейчас ветер — все тот же пассат. «Еретик» идет очень быстро, временами даже слишком быстро: беспокоюсь, не опасно ли это для моего паруса. Когда же наконец прояснится? Сегодня на западе появился было голубой кусочек неба, но... ветер дует с востока. Будем надеяться на завтра. А пока в перспективе еще одна веселенькая ночь. Около семи часов утра надо мной довольно низко пролетел самолет. Я попытался привлечь его внимание, но тщетно: мой фонарик не работает. С 3 ноября это был первый признак близости берега. Будем надеяться, что за ним последуют и другие. Как это ни странно, но небо на западе совсем очистилось».

В тот день завязалась настоящая космическая борьба между добрыми и злыми силами природы. Наблюдая за происходящим, я назвал это битвой между Синим и Черным. Она началась с того, что на западе появился синий кружок размером с жандармскую фуражку. Я никак не мог предположить, что из этого может выйти что-нибудь серьезное. Сплошные черные, как густая тушь, облака со всех сторон надвигались на это несчастное синее пятнышко. Полные сознания собственной силы, они шли на приступ. Но синее расширило фланги, и через несколько часов маленькие синие просветы появились на юге и на севере, то есть справа и слева от меня. Казалось, они будут, тотчас же поглощены этим гигантским черным пятном, которое продолжало решительно наступать. Но если черное действовало массированными ударами, то синее придерживалось тактики просачивания, и черного становилось все меньше и меньше. Добрые силы торжествовали. И наконец к четырем часам пополудни синее окончательно победило.

«Боже мой, что может быть лучше солнца! Я весь покрыт прыщами. Но солнце сияет, и это главное».

На самом же деле это было началом наиболее трудного этапа моего плавания.

Я ничего не знаю о своем местонахождении. Солнца не было три дня, и сейчас я в полном неведении. Поэтому, когда 16 ноября, в воскресенье, я взял в руки секстант, мною овладело волнение. Чудо! Я совсем не спустился и нахожусь на той же широте, проходящей севернее Гваделупы, а именно на $16^{\circ}59'$. Это самое важное. Что касается лодки, то она напоминала поле боя. Во время бури у

меня сорвало шляпу и унесло; теперь мне придется укрываться от тропического солнца тоненьким клеенчатым колпачком, совсем не подходящим для такого климата. Тент разорван в двух местах. Сама лодка не пострадала, но внутри ее абсолютно все пропиталось соленой водой. Даже после долгих солнечных дней я чувствовал по ночам, что все мои теплые вещи и постельные принадлежности влажны. Пока я не высадился на берег, мне суждено было проводить все ночи в сырой постели.

Одно неприятное событие показало, что я должен быть бдителен, как никогда.

Во время бури я решил закрыть кормовую часть «Еретика» от волн, которые каждую минуту могли залить мое утлое суденышко. Я взял большой кусок прорезиненной ткани, крепко привязал его к концам поплавков лодки и туго натянул. Это приспособление не давало подниматься гребням волн возле самой кормовой доски. Когда буря кончилась, я решил, что будет не лишним его оставить. На следующую ночь я проснулся от невероятного шума и тотчас же выскочил из своего спального мешка. Моей кормовой защиты не было: она была сорвана. Я проверил поплавки — они совершенно не пострадали и были все такие туго накачаны. Животное, которое я так никогда и не увидел, вероятно, было привлечено ярко-желтым цветом прорезиненной ткани, свешивавшейся между поплавками. Выпрыгнув из воды, оно схватило ее и оторвало. Работа была настолько чистой, что я нигде не мог обнаружить ни малейшего следа этой операции.

Я пострадал не меньше своего судна: сильно похудел и очень ослаб. Каждое движение, как после голода в Средиземном море, меня чрезвычайно утомляет. Но самым серьезным было состояние моей кожи. Тело покрылось мелкими прыщиками, которые в течение нескольких дней продолжали распространяться и увеличиваться, переходя из одной стадии в другую. Я жил в постоянном страхе перед фурункулезом, который, принимая во внимание мои особые условия жизни, был бы для меня настоящей катастрофой. Причиняемая им боль могла меня окончательно истощить. Кроме того, я не смог бы ни есть, ни лечь. Для борьбы с этим бедствием я располагал лишь ртутно-хромовой мазью, которая придавала мне вид кровавый и трагический. Ночью боль обострялась и от соприкосновения кожи с бельем становилась невыносимой. Малейшая ранка не заживала и начинала гноиться, поэтому я тщательно дезинфицировал каждую царапину. Ногти рук совершенно вросли в мясо и под многими из них образовались мел-

кие гнойники, причинявшие мне невыносимые муки; я вынужден был вскрывать их без всякой анестезии. Конечно, я мог бы воспользоваться имевшимся у меня пенициллином, но в интересах моего опыта я стремился обходиться без применения медикаментов, пока хватит сил. Кожа на ногах начала сходить клочьями, за три дня у меня выпали ногти на четырех пальцах ног. Без деревянного настила я бы просто не мог стоять. Поэтому я считаю, что такой пол должен быть в каждом спасательном судне. Без него у меня могла бы начаться гангрена, или во всяком случае артериальные расстройства. А так я отделался лишь местными расстройствами. Давление оставалось нормальным, выделение пота тоже. И все же, когда 16 ноября появилось всемогущее солнце, я встретил его восторженно и с благодарностью, как избавителя от всех тягот, причиняемых мне постоянной сыростью. Я не знал тогда, что именно оно подвергнет меня самым тяжким испытаниям в течение следующих жесточайших 27 дней.

Видишь, терпящий бедствие, никогда не нужно приходить в отчаяние! Ты должен знать, что, когда тебе кажется, будто ты уже находишься в самой бездне человеческих страданий, обстоятельства могут измениться и все преобразить. Однако не спеши и не питай слишком больших надежд. Не забывай, что, если некоторые испытания кажутся нам невыносимыми, на смену им могут прийти другие, которые сотрут воспоминание о первых. Когда болят зубы, это кажется ужасным и мы говорим: пусть бы уж лучше болели уши. Но когда начинают болеть уши, зубная боль кажется приятным воспоминанием. Я могу дать лишь один совет: в любых обстоятельствах сохраняй спокойствие!

Несомненно, муки, вызванные ненастьем, были ужасны. Однако будущее, то самое будущее, которое, когда я увидел солнце, предстало передо мной в розовом свете, оказалось куда тяжелее.

16 ноября, после 29 дней плавания, я имел все основания быть настроенным оптимистически. Безусловно, мое здоровье было в худшем состоянии, чем при отплытии, но зато с точки зрения самого плавания я прошел наиболее трудную часть пути. До сих пор мне приходилось идти под углом к ветру, а теперь мой курс лежал точно по ветру. Пресной воды мне должно было хватить по крайней мере на месяц. Рыба, количество которой во время отплытия все увеличивалось, проявляла ко мне удивительную привязанность. Ветераны, раненные мной еще в первые дни и наученные горьким опытом, осторожно держа-

лись в стороне. По утрам они поднимались на поверхность, затем, бросив на меня недоверчивый взгляд, снова ныряли, появлялись в некотором отдалении и плыли параллельно моему курсу. Их присутствие становилось для меня все более и более дорогим. Прежде всего это были мои знакомые, но главное, глядя на них, подходили и другие. Успокоенные видом своих лукавых собратьев, пришельцы резвились вокруг меня целыми косяками, и я выуживал их столько, сколько хотел.

«Специалисты» советовали мне оборудовать на дне лодки садок для рыбы. Теперь ясно, сколь «практичен» был такой совет! Ведь садок мне был совершенно не нужен, так как моя «кладовая» сама следовала за мной. И это еще не все. Окружающие меня верные спутники загоняли прямо ко мне в лодку летающих рыб. Оказавшись среди дорад, летающие рыбы в ужасе выпрыгивали из воды и, ударившись о парус, падали в лодку. Каждое утро я собирал их от пяти до десяти штук.

Днем, конечно, этого не случалось, так как они меня видели. Но каждые пять минут целая эскадрилья летучих рыб, а то и две взмывали над волнами океана. Изумительное зрелище представляют дорады, преследующие свою добычу над волнами океана. Какая сноровка и ловкость! Проследив за полетом летучих рыб, они появляются с широко раскрытым ртом, как раз в месте их падения. Правда, некоторым, наиболее опытным, удается изменить кривую полета, перепрыгивая с волны на волну, и таким образом обмануть своих преследователей.

Когда буря кончилась, я, обвязавшись веревкой, спустился в воду и осмотрел подводную часть своего судна. Почти все, что я починил в Лас-Пальмасае, было вновь разрушено волнами. Клей кое-где сдал, и резиновые заплатки обвисли жалкими клочьями. В швах лодки угнездились множество мелких рачков.

Из всех инженеров компании «Раббер Лайф Бот», с которыми я имел дело, только один — специалист по дирижаблям и ведущий конструктор моей надувной лодки — г-н Дебрутель предупредил меня, что мелкие морские жители поселятся на «Еретике». Поэтому меня больше всего беспокоили швы в перегородках надувных камер. Сами камеры не должны были протекать, но в швы, хоть и проклеенные добавочной полосой резины, могли проникнуть маленькие рачки и ракушки, которые, вырастая, отклеили бы эти защитные полосы давлением своего тела.

Еще в Танжере я убедился, что, даже когда судно находится на стоянке в глубокой бухте, его дно покрывают мел-

кие ракушки и что знаменитые швы — их излюбленное место. А эти швы скрепляли кормовую доску с резиновым полом и резиновый пол с боковыми камерами.

На пути от Касабланки до Канарских островов большая глубина и скорость течения мешали появлению паразитов. Но за время моего пребывания в Лас-Пальмасе водоросли и ракушки покрыли дно лодки толстым слоем. Отчистив этот слой, я с тревогой увидел, что защитные полосы вздулись в некоторых местах. Эти вздутия грозили разрастись вдоль всего шва. В них прочно угнездились ракушки. Тогда я велел вторично проклеить швы.

150

Осмотр подводной части, сделанный после бури, показал, что именно эти вторичные проклейки не устояли перед бурей. Но поскольку я не мог починить в воде дно лодки, мне оставалось лишь положиться на опыт и знания г-на Дебрутеля.

Какая долгота?

«Воскресенье 16 ноября. Вот уже четыре недели, как я плыву. Целый месяц... В первый раз за четыре дня я смог определить свою широту. Признаюсь, мне было немного страшно, но оказалось, что я остался на 17-й параллели (точнее, на 16°59'). Это замечательно. Значит, я достигну берега где-то между Гваделупой, Монтсерратом и Антигуа. Что же касается даты прибытия, то я рассчитываю добраться до суши между двумя субботами: 22 и 29 ноября. Если, конечно, не произойдет ничего неожиданного.

Этой ночью лодка опять испытала сильный толчок. Не знаю, что это было, но куски резины, которые я привязывал к лодке, чтобы брызги меньше попадали внутрь, оказались сорванными. Ну и гости меня навещают! Яркое солнце, очень тепло, брызги летят со всех сторон.

16 часов. Внимание! Еще одна рыба-меч! На этот раз меньших размеров. Она лишь немного окружила возле лодки и ушла, но мне это все равно не нравится.

Понедельник 17 ноября. Я очень удивился, что прошлой ночью море было таким беспокойным, несмотря на слабый ветер. Утром, увы, все стало ясно: надвигался ливень. Небо на востоке уже затянуло облаками. Хорошенькая перспектива меня ожидает! Видел много птиц.

16 часов. Мне кое-как удалось определить свое местонахождение. Это была адская работа, потому что солнце все время исчезало.

Дует сильный ветер, моя лодка бойко бежит вперед. Для меня настают трудные дни: я не знаю, правильны ли мои расчеты. Если бы мне встретилось какое-нибудь судно, чтобы можно было узнать точные координаты! В общем мне остается пройти примерно 500 миль. Было бы слишком глупо теперь потерпеть неудачу! Мне хочется, чтобы эта неделя скорей прошла, и в то же время я этого боюсь.

Небо все еще подозрительное. Но в конце концов самое главное — идти вперед. Теоретически я должен увидеть землю через шесть дней. Я устал и больше всего мечтаю о горячей ванне, непромокаемой обуви, сухой постели, жареном цыпленке и литре пива.

Какое счастье, что существуют летучие рыбы: я не смею заниматься рыбной ловлей, потому что боюсь наскочить на рыбу-меч. По той же причине стараюсь по вечерам как можно дольше не зажигать фонаря: рыба-меч кажется мне опаснее столкновения с судном!

Океан спокоен. Мне страшнее, чем было вначале. Любопытный факт: буря на море не особенно опасна, гораздо опаснее море тогда, когда ветер не управляет движением волн. Чувствую, что меня ожидает еще одна скверная ночь.

Вторник 18 ноября. Настроение сегодня лучше, но все это тянется слишком долго. Я уже начинаю думать о том, где мне удастся причалить. Если я останусь на той же широте, я подойду к берегу либо в Порт-Луи, либо в Пуэнт-а-Питр (Гваделупа). Все порты защищены от ветра, и, значит, мне будет трудно войти в любой из них. Если я не попаду в Пуэнт-а-Питр, то попробую пристать либо к северному побережью Гваделупы, либо к островам Дезирад или Мари-Галант. Хуже всего, если со мной что-нибудь случится в самый последний момент, когда я стану приставать к берегу! Это было бы настолько глупо, что мне просто не верится. Однако нечего делить шкуру неубитого медведя!

Сегодня попробую отправить письмо, посмотрим, что из этого выйдет.

Среда 19 ноября. Сегодня определил свою широту и встревожился: по сравнению со вчерашним днем меня отнесло более чем на 20 миль к югу. После проверки оказалось, что я просто ошибся. Уф, гора с плеч!

В полдень я определил свое местонахождение. Делать мне больше нечего, и часы тянутся. Обычно я налавливаю с утра столько рыбы, сколько нужно, и потом целый день не знаю, чем мне заняться. Остается только гадать, когда я приплыву. А дни такие длинные!

Солнце яркое, но погода ненадежная. Хорошо, что я могу читать и заниматься медицинскими наблюдениями. Утром опять был дождь.

Четверг 20 ноября. Я иду точно на запад по $16^{\circ}48'$ северной широты, то есть должен пристать к берегу как раз между Гваделупой и Антигуа. Если так пойдет и дальше, я попытаюсь причалить у Гваделупы, потому что это французская территория.

152

Прошедшая ночь была одной из самых спокойных за все плавание. С утра увидел множество птиц. Еще один факт заставляет меня думать, что я приближаюсь к земле, — перемена ветра. Ветер поднимается в 8 часов, дует до половины двенадцатого, стихает и снова поднимается в 15 часов. Это очень похоже на режим береговых ветров. «Держись, Ален!» — повторяю я постоянно. Может быть, придется ждать еще восемь трудных дней. Клянусь, что до этого я не впаду в отчаяние.

Бедная Жинетта, как она должна волноваться! Еще и поэтому я хотел бы как можно скорее достигнуть берега.

Пятница 21 ноября. Чем ближе я подхожу к земле, тем больше сомневаюсь в правильности своих расчетов. И все же я не должен был ошибиться!

По-прежнему ни одного судна. Правда, на пути к Канарским островам я тоже встретил только два корабля и оба — лишь в нескольких милях от берега.

Любопытно, что птиц я вижу только утром, когда они летят на восток, и вечером, когда они возвращаются на запад. Очевидно, их полеты связаны с землей. Это хороший признак.

Погода переменчивая, но не плохая. Ветер неровный. Хочется поскорей приехать. Ночью зажигаю сигнальный огонь, и летучие рыбы сыплются в мою лодку дождем. Я должен добраться до берега между двумя субботами — 22 и 29 ноября. Скорее всего, в понедельник, вторник или среду. Широта прежняя — $16^{\circ}48'$.

Суббота 22 ноября. Ветер очень слабый, ползу, как черепаха. При такой скорости мне понадобится еще дней восемь. Как я и думал, для меня настали тяжелые дни. Помимо своей воли, впиваюсь взглядом в горизонт. Можно сойти с ума, до чего облака бывают похожи на землю! И ведь я знаю, что не могу увидеть землю раньше понедельника. Только бы ее увидеть, только бы увидеть, пусть даже мне придется целую неделю простоять на месте, не имея возможности причалить.

Число птиц растёт очень быстро. Если бы это что-нибудь означало! По-прежнему ни одного судна. Ради бога, хоть немного ветра!

13 часов. Зной палящий. Я думаю о моей бедной Жинетте, которая живет в постоянном ужасе. «Милая моя, еще четыре или пять беспокойных дней, и все будет кончено».

Только бы подул пассат!

17 часов 30 минут. Если ветер будет таким слабым, я не увижу землю раньше, чем дней через десять.

Воскресенье 23 ноября. Шестое воскресенье в океане. Надеюсь, что последнее. Снова поднялся ветер, и на этот раз постоянный. Если так будет продолжаться, я закончу плавание во вторник или среду, но куда — не знаю: меня относит к северу.

153

Видел интересных рыб, похожих на спинорогов, но с двумя плавниками, как у акулы. Тщетно старался поймать хоть одну, так как летучие рыбы мне порядком надоели.

17 часов. На юго-востоке назревает очередная короткая гроза. Интересная здесь погода: то сияющее солнце и на небе ни облачка, то, наоборот, проливной дождь. Из одной крайности в другую!

Чертовы рыбы, поедая рачков и ракушек, облепивших лодку, беспрестанно ее толкают. Это крайне неприятно.

Приближается гроза. Что со мной будет? Но в общем я особенно не волнуюсь. Если даже будет и буря — я ведь не очень далеко от берега! Сегодня утром видел сразу трех белохвостов, а в моей книге для потерпевших кораблекрушение сказано: «Три белохвоста рядом означают, что земля не дальше чем в 80 милях». Больше того, как раз в тот момент, когда начиналась гроза, я увидел птицу фрегата.

В той же книге говорится: «Фрегат никогда не проводит ночь в море и не встречается дальше ста миль от берега. В виде исключения фрегата видели однажды на расстоянии 300 миль от ближайшего острова». А в два часа поплудни совсем близко от меня пролетела птица из той породы, которая не удаляется от земли больше, чем на 90 миль. Все это подтверждает, что я недалеко от цели.

Задолго до того как вдалеке появились первые признаки надвигающейся грозы, я почувствовал какое-то беспокойство.

Впрочем, беспокойство — это не то слово. Это было скорее паническое желание спрятаться, спастись, убе-

жать — куда, я и сам не знал, — лишь бы убежать, и как можно скорее!

В те дни я вел жизнь, настолько сходную с жизнью птиц и рыб, что обладал почти таким же развитым инстинктом. Поэтому, раскрыв морской справочник, я стал перечитывать раздел об ураганах. Небо было розоватое, в золотых блестках, и лишь на самом горизонте виднелось несколько черных пятен. Сколько я ни вглядывался, я не мог обнаружить ничего особенно тревожного, и тем не менее чувство, что вот-вот что-то произойдет, не покидало меня. Как мне хотелось куда-нибудь спрятаться от надвигающейся катастрофы!

154

Позднее, уже на острове Барбадос, я узнал, что некоторые суда, находившиеся в нескольких сотнях миль к северу от меня, тоже попали в зону ураганов и что моряки на них испытывали точно такое же чувство, как я. По-видимому, между людьми моря существует хоть и незримая, но прочная связь.

Весь горизонт позади меня перечеркнут слева направо ровной черной полосой, за которой исчезло солнце. Постепенно становится холоднее. Черная туча надвигается как железный заслон, и похоже, что она скоро закроет все небо. Это началось в 6 часов утра, а к семи вечера так оно и случилось.

До появления туч ветер дул с прежней силой, океан был спокоен, и я надеялся, что смогу под парусом уйти от грозы. Но вскоре послышался уже знакомый мне характерный шум, похожий на потрескивание или на отдаленную пулеметную стрельбу: туча несла проливной дождь. Казалось, что тысячи еловых шишек трещат в огне лесного пожара. И тогда ураган обрушился на меня.

Я уже отмечал одно любопытное явление: гроза приносит с собой ветер, совершенно от нее не зависящий. Когда такой ветер поднялся, я решил воспользоваться им во что бы то ни стало и не спускать парус до последнего мгновения. Для этого я намотал шкот на руку, чтобы сразу же его отпустить, если налетит шквал.

Внезапно наступила ночь среди бела дня. В сверкании падающих струй мой парус вздувается до предела, грозя лопнуть каждое мгновение. Это продолжалось недолго, но было ужасно. В течение часа, удерживая шкот рукой, я мчался вперед среди разбушевавшихся стихий, делая по пять узлов. Через час гроза меня обогнала, но за этот час веревка все же успела натереть мне руку до крови.

Как только грозовая туча ушла, ветер без всякого перехода совершенно стих, и в первый раз после моего от-

плытия от Канарских островов парус сморщился, захлопал и наконец безжизненно обвис. До сих пор мне казалось, что я перенес самый трудный этап пути: длинный период плохой погоды, бесконечный месяц сильных ветров и дождей. Но меня поджидал еще один извечный враг парусных судов: унылый нескончаемый штиль.

Думаю, что мой дневник лучше всяких комментариев отражает состояние безнадежной тоски, в которую я постепенно погружался.

Понедельник 24 ноября. Да, никогда не следует делить шкуру неубитого медведя. В результате грозы ветер переменялся на южный и с помощью кия я с огромным трудом держусь 320° по компасу, то есть значительно отклоняюсь к северу. Очень боюсь попасть в Гольфстрим; тогда меня совсем унесет на север. (В тот момент я считал, что нахожусь у соединения северного экваториального течения и Гольфстрима.) В этом случае мне придется плыть еще не меньше месяца. От одной этой мысли мне становится тошно. Если меня отнесет к северу, к $23-24^{\circ}$, то я в довершение всего буду еще и мерзнуть, так как становится холодно. Зима! Если бы мне встретилось какое-нибудь судно! Хоть бы ветер переменялся. И подумать только, что я нахожусь всего милях в 90 от о. Дезирад! Такое может случиться лишь со мной. Вот и пассат не дует там, где он должен дуть... Я боюсь, ужасно боюсь, что это будет продолжаться день за днем, бесконечно. А ведь я был так близок к цели!

15 часов. Ветер все тот же, но настроение улучшилось. Не зря же в «Морской лоции» говорится, что пассаты прекращаются лишь случайно и ненадолго. Но все равно, это сильно задержит меня, так как теперь Гваделупа находится в 100 милях. Рассчитывать на нее уже не приходится. Теперь для меня проще достигнуть Барбуды (120 миль) или Пуэрто-Рико (400 миль). В общем мне понадобится еще добрая неделя, если ветер установится. А если нет, то полгода. Я поднялся на $19'$ к северу и нахожусь на широте, проходящей между Барбудой и Антигуа. Скорей бы погода переменялась. Надо же, как не повезло, и, главное, в самом конце! Хоть бы судно встретилось! Но вокруг ничего, ничего.

Вторник 25 ноября. Поднялся несильный, зато почти попутный ветер с востоко-юго-востока. Мне удалось спуститься на 11 миль к югу до $17^{\circ}5'$. Все это хорошо, но проклятая гроза измучила меня. Начинаются трудные, изнуряющие дни. Правильно ли я определил долготу? Действительно ли ближайшая земля находится от меня в 60 ми-

лях? Завтра я обязательно увижу землю. Иначе я уже не смогу сказать, где я, как заблудившийся путник, которому известно направление, но неизвестно, сколько ему еще идти. По самым пессимистическим расчетам, я могу быть на 7° восточнее, то есть приблизительно в 406 милях от берега. Шесть дней пути при этой скорости. Не надо впадать в отчаяние до вторника 2 декабря. Но если я и тогда не достигну земли, я просто перестану что-либо понимать.

Как тянутся дни! Исчезла даже моя качурка-буревестник, которая всегда навещала меня в 4 часа. Она еще прилетала позавчера, но вчера ее уже не было. А до сих пор я видел ее ежедневно. Что это значит? Может быть, теперь она остается на берегу или залетает дальше в море? Никаких следов человека. По-моему, из моря изъяли все суда, а из неба — самолеты.

Среда 26 ноября. Сегодня на рассвете опять видел двух фрегатов, тех самых, что обычно не встречаются дальше 100 миль от берега... Еще одно подтверждение.

Как и близ Канарских островов, видимость очень плохая, не больше 15 миль. А острова отстоят друг от друга на 30 миль. Только бы не повторилась история с Канарскими островами: ведь я чуть было не прошел между ними, не заметив ни одного. Если бы знать заранее, я бы свернул на северо-запад к Пуэрто-Рико. А вдруг я пройду мимо этого острова, не обнаружив его? Просто трагедия! Подумать только, что позавчера я видел по меньшей мере на 40 миль вокруг! Проклятая буря!

Пробую спуститься на параллель Гваделупы и держаться между 16° и 16°30'...

15 часов. Ползу, как черепаха. Нахожусь не дальше чем в 60 милях от Антигуа, но почти не продвигаюсь вперед. Если я делаю по 30 миль в день, значит, берег вообще где-то на краю света: иначе я уже давно прошел бы эти оставшиеся двести миль. В конце концов это вопрос часов: сорок восемь или семьдесят два. Как долго! Особенно теперь, когда я думаю, что земля совсем близко! Я не могу себе представить, что возможно и даже почти обязательно буду на твердой земле в ближайший вторник в тот же самый час. Это для меня совершенно непостижимо.

Четверг 27 ноября. Как медленно! С воскресенья я сделал максимум 20 миль. Если так будет продолжаться, я прииду в следующий вторник или в среду: десять мучительных дней! Из-за плохой видимости я все время боюсь пройти мимо островов. Очень утомительно непрерывно всматриваться в горизонт. Целый день я напрягаю зрение, а темных очков у меня больше нет.

Судов нет, самолетов нет, птиц нет. *Надоело* (в дневнике подчеркнуто). Сорок дней — это больше чем достаточно.

18 часов. Добрый знак: муха в лодке. Все-таки земля приближается.

Пятница 28 ноября. 9 часов. Сегодня утром опять ничего не видно, и я начинаю серьезно беспокоиться. Бедная моя Жинетта! Сегодня сорок первый день... Однако долгота, исчисленная по заходу луны, подтверждает мне, что земля близка, может быть в 60 милях. Я нахожусь на правильной широте, но едва продвигаюсь вперед.

Видел плывущую электрическую лампочку... Чего только не встретишь в море! Но я сыт всем этим по горло.

19 часов. Поднимается приятный ветерок. Такого не было уже дней восемь. Если он продержится, я увижу землю через 18 часов. С понедельника 3 ноября не встретил ни одного судна.

Суббота 29 ноября. Ветер дул точнехонько 10 минут. Снова невыносимое солнце, под брезентом у меня 38—39°. Ветра нет, земли нет, судов нет, самолетов нет, птиц нет — одно отчаяние.

Я совсем не двигаюсь. Делаю полмили в час, не больше. Так мне придется плыть еще дней десять, если не двенадцать. А ведь говорили, что пассат доходит до самого берега! Я боюсь даже думать о семье: там, наверное, все сходят с ума. Если бы какое-нибудь судно могло их известить обо мне. Но вокруг ничего, ничего, ничего!

Привязав нож к веслу, загарпунил сегодня балисту и не знаю, что с ней делать. В одной книге говорится, что она съедобна, а в другой — ядовита. Предпочитаю воздержаться. Хорошо бы все-таки, чтобы специалисты сошлись на чем-нибудь одном!

19 часов. Как и вчера, поднялся ветер. Хоть бы на этот раз он продержался! Снова бросил бутылку с запиской.

К лодке подплывает какая-то совсем новая рыба, значит, земля недалеко. Да это большая барракуда! Она идет совсем рядом и посматривает на меня странными глазами. Мне очень хочется поймать ее, но и она, по-видимому, сама не прочь отведать моего мяса.

Воскресенье 30 ноября. Вот уже целая неделя, как я совершенно не двигаюсь. Будь прокляты те, кто уверял, что пассат доходит до самой земли! Восемь дней мертвого штиля. И никаких надежд на перемену.

Я очень страдаю от поноса. Приходится усаживаться на край лодки не меньше двадцати раз в день.

Пассат просто обманщик: он завлекает вас, помогает проделать три четверти пути, а потом бросает. И это еще в самое благоприятное время года! Что делать? Покоримся. Если я прохожу примерно по 30 миль в день, что дает в среднем 55 миль в день за все время плавания, я подойду к берегу в воскресенье 7 декабря. Терпение. Еще одна неделя. Но после этой недели я сдаюсь.

Понедельник 1 декабря. Вот и зима! Ноябрь прошел, а я так и не увидел земли. Пробую определить свою долготу: восход луны дает мне 50° , а заход — 60° . Ничего не понимаю. Сегодня будет полная луна. Посмотрим.

158 Поднялся несильный попутный ветер, и я немного продвинулся вперед. Зато ночью был полный штиль. Где же я нахожусь? В 40 или в 1200 милях от земли?

Палящий зной. Горизонт пуст и подернут дымкой.

О, если бы я смог определить свою точную долготу, если бы у меня были батарея для радиоприемника и хронометр!

Только что состоялся утренний визит тропического белохвоста. Он чуть было не сел мне на рею. Я сфотографировал его, но едва взялся за кинокамеру, как птица испугалась и улетела прямо к солнцу.

11 часов. Я слишком хорошо знаю Жинетту и безумно волнуюсь за нее. Она, наверное, в отчаянии. А ведь это может продолжаться еще дней десять. Я устал, измучился, понос меня совершенно выматывает. Беспokoюсь все больше, потому что начинает появляться кровь.

15 часов. Широта по-прежнему правильная. Держится небольшой ветер. Словно для того чтобы подбодрить меня, прилетела птица фрегат, четвертая за эти пять дней. Поскольку их встречают самое большее за 300 миль от берега, а я видел первую пять дней назад, можно считать, что мне остается проплыть сто миль. Не терять надежды!

18 часов. Я сделал непростительную ошибку, пересмотрев свои фотографии... Франция, Касабланка, Лас-Пальмас... Это испортило мне настроение. Испытание в самом деле слишком затянулось, и самое страшное, что я не знаю точно, где я нахожусь. Я считаю, что мне осталось примерно миль 200, но, когда я доплыву — послезавтра, через десять или двадцать дней, или через месяц, это мне не известно. Иногда мне кажется, что лучше бы я остановился на Канарских островах. Но тогда меня замучила бы проклятая гордость.

Появись на горизонте хоть одно судно или будь у меня радио, я бы не чувствовал себя так одиноко. Боже, как я

зол на тех, кто уверял меня, что ветер все время будет или восточным или северо-восточным. На самом же деле со времени прошлой грозы ветра или совсем нет, или он дует с юго-востока.

Вторник 2 декабря. (Настроение в то время у меня было крайне подавленное, и записи, относящиеся к тому периоду, читаются с большим трудом.) На горизонте по-прежнему ничего. Сегодня утром видел еще один, до сих пор не встречавшийся мне вид птицы, о которой также говорится, что она не удаляется от суши далее чем на 100 миль.

Близка или далека от меня земля? Попробуем подытожить все «за» и все «против».

«Против»: восход солнца, закат солнца, час полуденного солнцестояния и час восхода луны. Но три первых мне уже давали ошибку на один час при отправлении, когда я точно знал долготу. Что же касается восхода луны, указывающего, что я нахожусь на 50° западной долготы, то он компенсируется закатом.

«За»: время заката луны, указывающее, что я нахожусь на $60^{\circ}2'$; неровность ветра, падающего к ночи; птица фрегат, вообще малое число птиц, однако птиц, до сих пор еще не встречавшихся, и среди них ни одного альбатроса. И наконец, я плыву от Канарских островов со средней скоростью 50—60 миль в день. Значит, если я проплыл 2320—2520 миль, мне еще остается проплыть не более 180—380 миль.

В лучшем случае я нахожусь на 59 или 60° западной долготы, в худшем — на 50° .

Если бы ветер был таким же, как в начале плавания, я бы достиг берега еще неделю назад; но ветер держится лишь 5—6 часов в сутки, меньше, чем под Касабланкой. Что же, я так никогда и не одолею эти 200—300 миль? Обидно! Пройти за месяц 2500 миль и столько же потратить на 300 оставшихся! И опять ни малейшего дуновения. Можно прийти в отчаяние! Я во всяком случае постепенно становлюсь пессимистом.

Ведь надо же случиться такой глупости! Сорок четыре дня мой опыт проходил как следует, словно для того чтобы окончиться провалом именно сейчас, перед самым завершением.

Хоть бы я мог дать весточку о себе! Но вокруг все пусто. Ни самолета, ни корабля! Ну и макулатура же эта «Raft Book», какую чушь она преподносит о птицах! Если верить всему в ней написанному, можно действительно свихнуться.

15 часов. Не понимаю еще одной вещи! Мне бы сейчас следовало бороться против отклонения к югу, но даже тот несчастный ветерок, который иногда поднимается, и тот дует точнехонько с юга. В чем дело? Где же северо-восточный пассат? Он упрямо дует с юго-востока.

Сегодня 45-й день; ровно полтора месяца бедняжка Жинетта обо мне ничего не знает. Еще один потерянный день. К счастью, таких абсолютно безоблачных дней все же немного, а то у меня, наверное, давно расплавились бы мозги. На горизонте собирается внушительная гроза.

160 *Среда 3 декабря.* Все надоело. Ветер наконец снова северо-восточный, но довольно слабый. Зато перед этим он некоторое время дул вообще с запада, это было уже совсем мило!

11 часов. Ветер вдруг поднялся и крепчает. Такого ни разу не было за последнюю неделю. Только бы он не утих.

15 часов. Запасы пресной воды значительно сократились. Хотя бы пошел дождь. Только не очень большой!

18 часов. Еще одна птица фрегат; за последнюю неделю я уже потерял им счет, а «Raft Book» говорит, что фрегат не встречается дальше 100 миль от берега. Будем надеяться, что это относится именно к данной птице, потому что если бы это касалось и других, то я давно бы уже был на суше. У меня ужасающее расстройство желудка, и пить я хочу как тысяча чертей. О! Сейчас бы выпить залпом литр холодного молока!

Четверг 4 декабря. На горизонте ничего нового; все еще ничего... У меня начинается истощение организма.

Сегодня ко мне залетела бабочка. Утром я видел пролетающую паутинку. В конце концов, принимая все это во внимание, земля никак не может быть далеко. Но нет ни кораблей, ни самолетов.

Пятница 5 декабря. Земля может быть в нескольких десятках миль, а я не могу ее достичь: нет ветра. Я измучен и обессилен кровавым поносом настолько, что боюсь даже есть. Если так будет продолжаться, лодка, конечно, доплывет до берега, но доставит туда мой труп. Солнце печет, на небе ни облачка. Я больше ничего не понимаю и не знаю, где я нахожусь. Моя последняя просьба: если лодка привезет мой труп, пусть все-таки кто-нибудь надеет от моего имени пощечин автору книги для потерпевших кораблекрушение. Она создана только для того, чтобы неудачник, имевший несчастье ее приобрести, потерял последнюю надежду на спасение. Например, в этой книге написано: «Значительное число птиц фрегатов свидетельствует о том, что земля находится примерно в 100 милях».

Еще с неделю назад я их видел немало и с тех пор прошел миль триста. Следовательно, автор — бесчестный человек, так как либо он пишет заведомую ложь, зная, что это ложь, либо пишет о том, чего сам не знает и о чем бы ему лучше совсем не писать. Прошу отхлестать по щекам и тех, кто дает описание пассатов. Видно, сами они никогда здесь не плавали, разве что с мотором. Передайте им заодно, что в районе Антильских островов в ноябре — декабре два дня — ветер, а 10 дней — полный штиль.

Задача. Лодка движется со средней скоростью 100 метров в час. Сколько времени потребуется, чтобы пройти 150 км, отделяющие меня от земли, если таковая вообще существует?

161

Во всяком случае я раньше умру, сгорю на солнце, истрадавшись от жары и голода. Все сговорилось против меня. С утра под ужасающим солнцем я буквально варюсь в собственном соку. Надо мной ни облачка, а в каких-нибудь 800 метрах небо покрыто густыми тучами. Просто поразительно, до какой степени нами овладевает на море мания преследования! Кажется, что все против нас и ничего не ладится. Мелкие облака едва двигаются, влекомые легким ветром; у меня такое впечатление, что они нарочно обходят солнце, вместо того чтобы пройти перед ним, загородив меня, хоть на мгновение, от этого горнила.

Нет больше сил! Если я и погибну, это случится только потому, что против меня ополчились и безветрие и беспощадное солнце. Вчера вокруг меня бушевал ливень, но на меня не упало ни одной капли. Это жестоко! Парус лениво полощется. Несомненно, это пассат. Что такое зона пассатов? Район, где практически никогда нет ветра. Подобное безветрие невозможно объяснить даже предположением, что меня занесло в «зону бурь», так как в это время года она передвигается на 5° северной широты, а если бы я находился на этой параллели, я бы уже был на суше. А тут еще этот кошмарный понос... Теперь, если будет буря, я ни за что не брошу плавучий якорь. Будь что будет! Что я наделал! И почему я не остановился тогда на Канарских островах?

Жан-Люк, если я умру, так и не доплыв до земли, издай пожалуйста, книгу с моими записями; пусть она напоминает обо мне Жинетте. Недаром я говорил: «Если моряки утверждают, что мне удастся переплыть океан, это плохая примета». Средиземное море, Касабланка, Канарские острова — все считали, что это невозможно, а я все плыл

да плыл. А теперь я погибаю самым плачевным образом. Ах, как некоторые будут торжествовать!

Бесполезное полоскание паруса перед самым носом... Сегодня, пожалуй, самый отвратительный день за все плавание. Уж лучше буря! Я бросил за борт дымовую пашку: мне хотелось проверить, сколько времени я буду ее видеть. Меня очень тревожит, что если до сих пор даже в совершенно безветренную погоду где-то сверху был ветер, то сегодня его уже нет нигде. Неужели так будет еще восемь дней? Вот уже 32 дня, как я не видел ни одного корабля, и 21 день — ни одного самолета. Я в полном отчаянии. Джек говорил: «Нас погубят ветры, бури, ураганы!» А я погибаю из-за полного штиля. Если бы я мог сейчас послать сигнал SOS!

Увы! Какая насмешка! Ни одно облачко не закрывает солнца, а ведь их немало. Ничего не понимаю: в небе появились мелкие облака, которые несутся быстро и низко, а у меня ни дуновения. Так бывало редко даже в Средиземном море. Как я хотел бы сейчас принять ванну!

Суббота 6 декабря. С севера подул довольно крепкий ветер. Это лучше, чем ничего. Сегодня утром еще раз видел трех тропических белохвостов одновременно: «До берега 60—80 миль». В конце концов не может быть, чтобы автор книги для терпящих бедствие ошибался абсолютно во всем. Итак, завтра или послезавтра я, может быть, увижу землю. Тем не менее я хочу выразить свою последнюю волю, потому что не уверен, доберусь ли до суши живым:

1. Я хочу, чтобы эти записки послужили основой для книги, все авторские права на которую завещаю моей жене, Жинетте Бомбар. За справками об истории возникновения данного плаванья прошу обратиться к... (несколько имен).

2. Распоряжения, относящиеся к жене и дочери.

3. Я считаю своим долгом заявить, что нельзя допускать, чтобы авторы книг для потерпевших кораблекрушение морально убивали тех, для кого предназначена их писанина. Перечисляемые ими признаки близости земли — сплошная ложь, губящая людей. За свою смерть я считаю также ответственными и тех, по чьей вине у меня нет радиопередатчика.

В заключение я хочу сказать: то, что я погиб, вовсе не лишает надежды всех потерпевших кораблекрушение. Моя теория верна и подтверждается пятидесятидневным опытом: на большее человеческих сил не хватает. И последнее: желательно, чтобы в программы по астрономии

для лицеев и школ был включен также курс практического мореплавания.

Воскресенье 7 декабря. На горизонте все еще ничего не появилось. Но я не думаю, что до берега очень далеко. (Пошел более четкий почерк). Я должен добраться! Хотя бы ради Жинетты, Натали, Рено и Анны. Как это трудно!

Солнце безжалостно. Хочу пить. Вода кончается. Остается еще литров пять. А сколько литров мне пришлось тогда вылить за борт! Рыбы ловлю немного, но все же мне хватает. Неужели снова придется пить морскую воду и рыбий сок, да еще при таком поносе? Это поистине ужасно. Вчерашний сильный ветер отнес меня на 18 миль к югу, удаляя меня таким образом от Дезирада, от самого близкого берега. Теперь ветер снова очень слабый. Бог знает что!

163

Однако в «Морской лоции» говорится: «Наиболее сильным и регулярным пассат бывает с декабря по март или апрель. В этот период он дует в наиболее северном направлении, то есть с востоко-северо-востока на запад-северо-запад со средней скоростью около 4 по Бофорту» (Антильские острова, том 2, стр. 8).

Чего только не печатают типографии! Поистине, «бумага все стерпит». Если завтра или послезавтра земля не покажется, я окончательно перестану что-либо понимать и на все махну рукой. При отплытии примерно на $15^{\circ}20'$ я определял координаты в 12 часов 10 минут. Сегодня я производил вычисления в 15 часов 10 минут; три часа разницы: значит, я должен находиться на $60^{\circ}20'$ западной долготы. Дезирад находится на 61° , то есть на 38 миль западнее... Доминика и остров Мари-Галант — на $61^{\circ}20'$ и $61^{\circ}12'$, то есть на расстоянии 56 и 49 миль. В чем же дело? Даже при скорости всего лишь в 30 миль в день завтра я должен быть от них в 28 и 19 милях. А поэтому, если земля не покажется на горизонте и послезавтра... подаю в отставку. Хватит! Мне это уже надоело. Бедная моя Жинетта! Она, вероятно, сгорает на медленном огне.

16 часов 30 минут. Положительно все сговорилось против меня. Снова поднялся ветер, но он гонит меня к югу. Ну почему мне так не везет? Что поделаешь, на юг так на юг. Тут у меня чистое поле вплоть до острова Гренады, до которого 240 миль. Жаль, что дрейф так задерживает движение.

Все говорит о близости земли... кроме появления самой земли. То там, то тут плавают кусочки дерева, косяк рыбы, очень похожей на летучую сельдь, идет за мной по

пятам — все это не встречается на большом расстоянии от берегов. Но я-то хотел бы увидеть сам берег!

Понедельник 8 декабря. Земля еще не показалась, зато снова наступило безветрие. Я не могу без горечи думать, что такой тип, как автор книги для потерпевших бедствие, пишет брошюру для американского флота и в ней тоже ошибается на каждом шагу. Автор заявляет, что лишь однажды птицу фрегат видели за 300 миль от берега: последнюю из этих птиц я видел в среду, но с тех пор я уже прошел более 300 миль.

В субботу утром я снова видел сразу трех тропических птиц. В данном случае автор категоричен: три птицы вместе — до берега 60—80 миль. Пусть даже 100! Предположим, что с субботы до воскресенья я прошел 40 миль и с воскресенья до понедельника — еще 40, это минимум. В таком случае мне остается 20 миль. Но... на горизонте ничего, и день снова обещает быть беспощадно жарким. Сегодня 50-й день плавания. Моя средняя скорость составляет 54 мили в сутки. Вначале я плыл быстрее, последнее же время, за исключением одного дня, я прохожу в среднем по 30 миль в сутки. Снова штиль.

Чтобы проплыть 550 миль до Канарских островов, мне потребовалось одиннадцать дней. Теперь мне нужно преодолеть расстояние в пять раз больше. Значит, на это надо положить 55 дней. В таком случае я должен буду причалить в субботу.

У меня осталось мало пресной воды, а морскую воду я пить не могу из-за сильного расстройства желудка. Рыбы ловлю очень мало: она меня боится. В конце концов черт с ней: мне хватает падающей прямо в лодку летучей рыбы. В крайнем случае цел неприкосновенный запас, съем его и умру. Тот, кто, основываясь на моем опыте, будет писать книгу для терпящих бедствие, должен особо отметить, что смена различных видов птиц указывает на приближение земли, однако земля при этом может находиться еще за сотни миль.

Если бы я мог точно определить свои координаты! Мне кажется, что, если бы я был уверен, что точно знаю, где нахожусь — пусть это даже далеко от земли, — мне было бы легче. По-моему, все пароходные и авиационные линии проходят западнее островов, по Карибскому морю; в таком случае ни на самолеты, ни на суда надеяться нечего!

Как странно сейчас вспоминать, что однажды был такой сильный ветер, что я даже бросил плавучий якорь. Теперь парус поднят, и я его не спущу ни за что. Зато ветра боль-

ше нет. Что делать? Что делать, чтобы выйти из этой проклятой неуверенности?

День обещает быть невыносимо жарким. Ни одно облачко не хочет закрыть солнце. Что за невезение! Вокруг меня дождь, а на меня не падает ни одной капли; вокруг тучи, а надо мной безжалостное солнце; сейчас период регулярных пассатов, а у меня один день — ветер, другой день — ветерок, а затем два-три дня полного штиля. Я почти не продвигаюсь вперед. Вот уже трое суток, как я вижу сзади себя зеленое пятно от брошенной мной дымовой пашки. И так с субботы 22 ноября: две с лишним недели почти полной неподвижности. О, я это запомню! И какой же я идиот, что доверился книге, написанной специалистами! Как жаль, что я погибну, так и не сказав им лично все, что я о них думаю. Где же этот пассат, «регулярный и наиболее сильный»?! При такой погоде живым мне, конечно, не добраться до земли, хоть она, должно быть, и недалеко.

165

Мне то и дело встречаются кусочки коры пробкового дерева. Но парус полощет. И это когда мне остались какие-нибудь 30 миль! Или 1500...

14 часов 30 минут. Ну вот, все как вчера: полный штиль и обвисший парус. Даешь пассат! Может, мне кто-нибудь скажет: ничего, зато это признак того, что земля близка. Так покажите мне ее! Но я и завтра не надеюсь ее увидеть, так как вряд ли сдвинусь с места.

Прошло уже двое суток с тех пор, как я видел эти пресловутые стаи птиц. Думаю, что восемьдесят-то миль после этого я прошел. Где же земля?

16 часов. Хочется искупаться и заодно осмотреть днище лодки. Она-то должна добраться до берега, пусть даже через месяц, если только не помешает какая-нибудь рыба-меч!

16 часов 30 минут. Море взволновалось: значит, где-то есть ветер, но здесь у меня пока лишь слабое дуновение. Жара и жажда. Господи, продли мне жизнь хотя бы для того, чтобы я мог выпить залпом два литра молока.

Мне вспоминается, как я принимал ванны, вместо того чтобы их выпивать. Мир все-таки плохо устроен. Там я мог спокойно по рассеянности не закрыть кран. Здесь моя жизнь зависит от десятка литров воды.

17 часов. До Доминики меньше 40 миль, но мне ее никогда не достигнуть: нет ветра. (Дальше совершенно беспорядочным почерком, какого у меня не было никогда, написано: «Какой ужасный день впереди!»)

Снова произвожу длинный подсчет, начиная со времени первого определения координат.

19 октября — 15°, время — 12 часов 15 минут.

14 ноября, время — 14 часов 00 минут: разница 1 час 45 минут, 41°. Значит, пройдено 1568 миль со скоростью 59 миль в сутки.

8 декабря, время — 15 часов 10 минут. Следовательно, я нахожусь на 59° и пройдено с 14 ноября еще 1044 мили со скоростью 43,5 мили в сутки. Значит, теперь мне остается 116 миль. Кстати, такое расстояние «устроило» бы и моих знаменитых птиц, тех, что должны появляться не далее 200—300 миль от берегов. В таком случае, судя по карте, земля должна показаться в среду, в четверг или в пятницу... если будет ветер. Пока что он едва ощутим.

Вторник 9 декабря. 15 часов. Со вчерашнего вечера, с 7 часов, подул ветерок. Хотя бы он не утих! Солнце все так же безжалостно печет. Всю ночь меня преследовали кошмары. Берега не видно, и было бы чудо, если бы он появился, так как я прошел за это время слишком малое расстояние. Сегодня утром видел еще трех тропических белохвостов, и они кричали. Если не ошибаюсь, птицы не должны кричать, когда они находятся далеко от земли. Придумал меню обеда, который я закажу за счет одного моего знакомого, державшего пари, что мне не доплыть. На всякий случай предусмотрел даже три варианта: либо гусятинная печенка с трюфелями, суфле из креветок, утка с кровью, картошка «пай», различные сыры, омлет с ромом и вареньем и охлажденные фрукты в шампанском; либо омар «термидор», куропатка с трюфелями, зеленый горошек, различные сыры, блины «сюзетт» (дюжину) и охлажденные фрукты в шампанском; либо, наконец, салат из раков, дюжина улиток, заяц по-королевски, паровая картошка или козий бок, различные сыры, омлет с ромом и вареньем и ананас в креме из кирша. А вина я выбрал такие: мускатель, поммар 28, вон-романе 1930 года, мутон-ротшильд 1947 года, шато-икем 1929 года, старый кур и в заключение сигару.

«Аракака». Прибытие

Чудо произошло опять в среду! В то утро, помню, мне было очень трудно встать. Я просыпался обычно с восходом солнца, но последнее время уже не спешил окинуть взглядом горизонт, так как был уверен, что он пуст, как всегда. Поэтому я выжидал лежа, словно ночь еще не кончилась,

пока солнце не поднимется выше и его лучи не начнут жечь мне лицо. И на этот раз, часов в 10, я начал неторопливо осматриваться, как вдруг подскочил, словно меня ударило током, и воскликнул:

— Корабль!

Действительно, справа по борту в двух с половиной милях от меня, пересекая мой курс, шел корабль. Это было крупное грузовое судно водоизмещением примерно в 7000 тонн. Оно двигалось на небольшой скорости. Меня, по-видимому, не заметили. Я бросился к гелиографу, чтобы обратить на себя внимание отраженным лучом солнца, как дети, пускающие зайчики в глаза прохожим.

Через некоторое время, которое мне показалось вечностью, меня заметили, и судно, изменив курс, направилось в мою сторону.

167

Настроение мое мгновенно улучшилось. Я почему-то сразу подумал, что это судно идет в один из портов Антильских островов и что земля, следовательно, близко. Быстро поднимаю мой маленький трехцветный флаг, укрепленный на конце весла. Какова же была моя гордость, когда я увидел, как на приближающемся судне трижды приподнялся и приспустился флаг «Юнион Джек»: так приветствуют только военные суда, встреченные в открытом море. Отвечаю, размахивая своим флажком. Но вот судно поровнялось со мной, и капитан поднимает рупор.

— Нужна помощь? — спрашивает он по-английски.

Я отвечаю:

— Скажите, пожалуйста, точное время и точную долготу.

— 49°50'.

Разница по сравнению с моими расчетами составляла ровно 10°, иначе говоря, 600 миль.

Оглушенный этим известием, словно ударом молота по голове, в полнейшем отчаянии, я схватился за весла и начал подгребать к борту судна, лихорадочно твердя: «Тем хуже! Я вынес 53 дня! Хватит!»

Капитан спросил:

— Хотите подняться на борт?

Я подумал: «Тем хуже, пусть берут на борт, опыт окончен. В конце концов 53 дня в океане — прекрасное доказательство».

Поднимаюсь на борт «Аракаки», большого грузопассажирского судна, следующего из Ливерпуля. Меня встречает довольно полный и очень живой человек небольшого роста. На вид ему лет пятьдесят. Это капитан Картер из Ливерпуля. Он тотчас же предлагает:

— Мы вас доставим вместе с вашей лодкой в Британскую Гвиану, в Джорджтаун.

Сначала я соглашаюсь, но тут же вспоминаю о случае с «Сиди Феррук». Одновременно я представляю себе, как мои друзья, булонские моряки, скажут мне:

— Эге! Ты все-таки не переплыл Атлантический океан!

168 И тогда 53 дня жестоких испытаний потеряют всякую цену. Несмотря на то что моя теория получила достаточное подтверждение, для простых людей и особенно для мореплавателей сам факт, что я добрался до берега не на лодке, означал бы, что опыт не удался. Для того чтобы мой опыт мог спасти жизнь людей, нужно было обязательно с честью довести его до конца. Какую надежду породило бы среди моряков его успешное завершение! Поэтому я тотчас же взял себя в руки и попросил у капитана некоторое время для размышлений. Он предложил мне пока принять душ; я последовал его совету с благодарностью. Из душевой кабинки я совершенно случайно услышал разговор двух офицеров: «От этих французов никогда не знаешь, чего ждать!»

Итак, решение принято: буду продолжать плавание. Мысленно прикидываю — при той же скорости мне потребуется еще недели три. Сегодня 10 декабря, значит, я буду на твердой земле числа 3 января; в таком случае для определения координат мне нужно книгу «Морские эфемериды» на 1953 год.

Я еще моюсь под душем, когда ко мне приходит капитан и спрашивает:

— Вы согласитесь немножко перекусить?

Сначала отказываюсь, но он настаивает:

— Вы не можете отказаться от горячего завтрака.

Первый завтрак за 53 дня! О, я его хорошо запомнил: яйцо, совсем крохотный кусочек говяжьей печенки, ложка капусты и немного фруктов. Этот более чем скромный завтрак, который впоследствии кое-кто ставил мне в вину, причинил моему желудку самые жестокие мучения за все время плавания.

После того как я позавтракал и отправил телеграмму жене, мне предложили осмотреть корабль. Навсегда запомнилась мне ослепительная офицерская кают-компания с кожаными креслами. Стол был накрыт для завтрака. Пассажиры пользовались подлинно британским комфортом. Глядя на все это, я повторял про себя: «Еще три недели, еще три недели!» Капитан провел меня в помещение, где находились карты. Здесь он показал мне точное местонахождение и указал на отклонения, которые необхо-

димо будет учесть при приближении к суше. Он дал мне морской альманах со всеми необходимыми данными на 1953 год и, кроме того, подарил изумительное издание Британского адмиралтейства со своим посвящением.

И вот, слегка покачиваясь, но все же еще довольно твердо ступая, я направился к поручням. С борта уже свешивался трап, по которому я должен был спуститься на «Еретик». Капитан был взволнован. Весь экипаж ободрял меня и назначал мне свидание на суше. Когда я уже спускался по веревочной лестнице, капитан спросил:

— Что я могу для вас сделать? Мне это просто необходимо! Что бы вам доставило удовольствие, какие у вас желания?

Я вспомнил, что с самого начала пути не слышал Баха, и ответил, что мне очень хотелось бы в рождественскую ночь послушать VI Бранденбургский концерт.

— Если понадобится, я переверну весь мир, но даю вам слово, что в ночь под рождество вы услышите этот концерт.

Буксирная веревка брошена. «Аракака» ждет, чтобы я отплыл от ее страшного винта, который может затянуть мою лодку.

За это время поднялся небольшой ветер, и я поспешил им воспользоваться. Поднимаю парус и иду на запад.

Все это продолжалось часа полтора. «Аракака» снова пускает в ход машины и под оглушающий вой гудка медленно удаляется, трижды послав мне приветствие своим флагом.

Милая «Аракака», я знаю, что буду жалеть о тебе и говорить: «Почему я не воспользовался этим случаем, очевидно последним?..» Но для успеха моего опыта было совершенно необходимо, чтобы я шел вперед, чтобы я продолжал путь. По правде говоря, это было единственное, чем я впоследствии мог гордиться.

Возвращаясь к своему судовому журналу:

«Среда 10 декабря. В среду со мной почти всегда что-нибудь случается. Я только что был на корабле, немного поел и плыву дальше. Но увы, я нахожусь всего лишь на 50° и мне остается еще 600 миль, то есть при моей скорости 15—20 дней пути. Больше мужества! Настроение улучшилось, но специалистам я ничего не прощу!

Теперь я могу правильно определить свою долготу. Как я ухитрился ошибиться и пометить время отплытия 12 часами 15 минутами, когда было не меньше 13.

Жинетта знает, что я жив, путешествие продолжается. Господь бог преисполнен доброты.

Это был грузовой пароход «Аракака», следующий из Ливерпуля в Гвиану. Должен признаться, что я едва не остался на борту».

170

В самом деле, увидеть корабль в этой части океана — случай исключительный, все говорило за то, что я мог бы плыть до самой земли, не повстречавшись ни с кем. Если бы так случилось, я, очевидно, скоро сошел бы с ума. Убежденный, что земля совсем близко, я бы все больше времени проводил, всматриваясь в горизонт, утомляя мозг и глаза, и с каждым днем все больше падал духом. «Аракака», ты спасла меня не только тем, что успокоила мою семью, ты спасла меня морально!.. Я знаю теперь, где нахожусь. Больше того, я могу теперь определять свою долготу. Дело в том, что капитан показал мне среди морских таблиц маленькую табличку уравниения времени. Она давала ежедневную поправку, которую надо было отнимать от времени прохождения солнца через меридиан. Следовательно, мне было достаточно знать приблизительно час прохождения солнца через меридиан, чтобы определить с точностью до 60 миль свое местонахождение. Теперь я мог наконец плыть как полагается: часы мои были проверены и «Аракака» подарила мне новую батарею для радиоприемника.

Откровенно говоря, ни в этот день, ни в последующие мне не хотелось рыбы. А кроме рыбы, у меня ничего не было. Вот первые последствия завтрака, который я съел на «Аракаке»...

Позднее, в Париже, один из крупных специалистов-диетологов сказал мне: «Если бы мы знали, что вы что-то поели на этом корабле, мы бы и гроша не дали за вашу жизнь!»

Со мной произошло совершенно то же самое, что происходит с политическими ссыльными и военнопленными после освобождения. Я перенес два режима питания. До этого завтрака на 53-й день пути я питался ненормально. А затем я просто недоедал, питался недостаточно, потому что рыба стала мне противна. Это естественно: организм постепенно привыкает довольствоваться гораздо меньшим количеством пищи, чем ему положено. Но как только ему снова дают нормальное питание, как только он вспоминает, что это нормальное питание существует, он сдается, как будто говоря: «Я вернулся в нормальные условия и теперь могу немного распуститься». Он подобен спортсмену, который остановился на полпути и не в состоянии бежать дальше. И вот тут желудок приходит в отчаяние... Фотографии доказывают, что за последние 12 дней моего плавания

после встречи с «Аракакой» я похудел гораздо больше, чем за предыдущие 53.

Я теперь точно знаю, что надо думать о книгах для потерпевших кораблекрушение, о советах по навигации, о признаках приближения земли — обо всех этих плывущих щепках, бабочках, паутинках, мухах и птицах. Не прогневайтесь, авторы вышеупомянутых книг, но птица фрегат, которая, возможно, и не проводит ночи в море, во всяком случае встречается за 1500 миль от земли. В ваших книгах также сказано, что фрегат не ловит рыбу для собственного пропитания, а я своими глазами видел, как он хватал в воздухе летучих рыб, которых золотые макрели выгоняли из моря.

Почему произошла ошибка в моих навигационных расчетах? В первый раз я определил свое местонахождение, отходя от Канарских островов. Море было очень спокойное, и я принял гребень волны за линию горизонта. По счастливой случайности я правильно нашел широту, но ошибся временем. Поэтому я решил, что нахожусь на 15° западной долготы в 12 часов 15 минут, а на самом деле я был там в час дня. Отсюда ошибка в поправке на 45 минут времени, то есть на 10° . Отныне я буду исходить в своих расчетах не от 60° западной долготы, а от 50, где я нахожусь в действительности. Таким образом, мне остается пройти еще 700—800 километров.

Я хотел достичь французской земли, тем более что именно на западном побережье французских Антильских островов расположен единственный защищенный порт. Следовательно, я должен был держаться широты Мартиники и только в крайнем случае, если поднимется северный ветер, отклониться до Барбадоса. Я, конечно, все-таки рисковал, что меня отнесет южнее этого английского острова и что придется плыть еще 500 километров до самого континента.

Через три дня после встречи с «Аракакой» установилась какая-то нелепая погода, самая нелепая со времени отплытия. С утра опять был полный штиль, хотя мохнатые облака неслись почти над самой моей головой. Однако мое суденышко не двигалось, и я целый день бесился, глядя, как быстро они летят к берегам земли.

К счастью, в тот день я не был одинок: у меня появился спутник, несколько стеснительный, но все же спутник. Началось с того, что я услышал слева от лодки громкое сопение. Поворачиваю голову, и вижу, что ко мне плывет крупный кит. Вначале я боялся, что этот славный гигант подойдет слишком близко и, приласкав мою лод-

ку хвостом, вызовет опасную аварию. Но кит оказался умницей и не подходил ближе, чем на 3—4 метра, хотя и маневрировал около меня целый день. Вечером он торжественно удалился, и больше я его не видел.

Тем временем приближалась буря. В час ночи первые большие волны начали играть моей скорлупкой. Океан не шадил меня в последние дни пути. До сих пор я перенес в общей сложности двадцать штормовых дней, но за это время вода лишь дважды наполняла мою лодку. А за оставшиеся двенадцать дней мне пришлось «принять ванну» четыре раза. Хорошо еще, что я сумел улучшить технику осушительных работ: как только лодка наполнялась, я начинал вычерпывать воду шляпой, в которую входило 2—3 литра, а затем уже завершал работу туфлей. Как известно, чаще всего именно самые простые средства оказываются наиболее действенными в борьбе со стихиями...

С какой радостью я увидел, что парус наконец надулся так, словно хотел лопнуть! Как приятно было вновь услышать характерный шум, говорящий, что лодка идет с максимальной скоростью приблизительно в три узла. Лага у меня не было, и скорость хода я определял по шуму воды за кормой.

Чем больше миль оставалось позади, тем больше я боялся, что какая-нибудь глупость случится со мной у самой цели. Я постоянно помнил, что достаточно лишь одной волны, чтобы меня погубить. Это было невыносимо! К чему тогда все перенесенные страдания! На море никогда нельзя быть совершенно спокойным. И тем не менее в моих ушах до сих пор звучит радостный клич, который я испустил, когда засвистел ветер!

Я спал счастливым сном, как вдруг проснулся с ощущением, что вокруг творится что-то неладное. Вскикиваю и вижу: около самой лодки поверхность моря бороздят сверкающие следы огромной рыбы. Кто это, рыба-меч или акула? Не знаю. Чудовище ведет себя на этот раз необычно: оно бросается на меня и проходит под самой лодкой, задевая за нее спиной. Такая игра продолжалась 6 часов. В отчаянии я уже хотел атаковать непрошенного гостя, но он вдруг исчез так же внезапно, как и появился.

На следующее утро, хотя в лодку за ночь не попало ни одной волны, я проснулся промокшим. Стало очевидно, что лодка начала протекать. По-видимому, ночной гость исцарапал резиновое дно своей грубой, как наждачная бумага, кожей. Нужно было как можно скорее кончать плавание: положение мое становилось всерьез незавидным! Разумеется, бортовые поплавки остались нетронутыми и

воздух в них держался великолепно, но устранить просачивание воды сквозь мельчайшие царапины в дне было совершенно невозможно. Я предпочел бы настоящую дыру. Через каждые 5 часов, когда вода достигала уровня деревянного настила, мне приходилось ее вычерпывать. Так продолжалось десяток дней — последние дни пути.

Птиц становится все больше, их породы все разнообразнее. Наконец 13 декабря показала первая чайка. Я почувствовал себя как дома.

В тот же день мне представился случай увидеть и заснять на кинолентку фантастическую сцену. Много дней около меня летала одна из красивых морских птиц — фрегат. Иногда она бросалась вниз, чтобы схватить в воздухе летучую рыбу. Я часто спрашивал себя, каким образом фрегат угадывает место, откуда его добыча должна взлететь в воздух? В тот день меня словно осенило: фрегат ловил летучих рыб вместе с дорадами. В определенный момент дорады бросались в самую гущу стаи. Летучие рыбы в испуге выскакивали из воды, а дорады продолжали их преследовать, высоко подпрыгивая над волнами. Как только фрегат видел, что охота началась, он падал вниз и всякий раз, взмывая в небо, держал в клюве рыбу. Поднявшись на большую высоту, он вдруг ронял свою добычу, затем стремительно пикировал, чтобы очутиться под ней, и снова подхватывал рыбу прямо в широко раскрытый клюв. Так птица фрегат ест свою добычу на лету.

Но еще интереснее было наблюдать, как летучие рыбы и птицы мчатся в воздухе параллельным курсом. С помощью киноаппарата я попытался запечатлеть эту удивительную сцену.

Легкий завтрак, съеденный мной на борту «Аракаки», вызвал самые неожиданные последствия. На следующий день ужасное расстройство желудка, от которого я очень страдал, почти прекратилось, хотя следовало бы ожидать обратного, потому что и фрукты, и капуста слабят. Но другой результат был еще удивительнее и главное чувствительнее: только после 10 декабря, когда я съел этот пресловутый завтрак, я понял, что такое настоящий голод! Схватки в животе не прекращаются! Я съедаю в день столько же, как и до встречи с кораблем, но меня одолевает голодная зевота, чего раньше, в предыдущие 50 дней, никогда не было. По ночам меня преследуют «гастрономические» кошмары. Чаще всего повторяется один и тот же сон — курица с рисом. Почему?! Понятия не имею!

20 декабря я провел в воспоминаниях обо всех пирушках, в которых я участвовал после войны, и особенно о тех, что были непосредственно перед отъездом. Я рассчитал, что мне осталось провести в море, если ничего особенного не случится, приблизительно столько же дней, сколько я провел в Касабланке, и теперь, принимаясь за свой планктон или рыбу, всякий раз вспоминаю о том, что я ел в соответствующий день на суше. Получается примерно следующее: «Сегодня я завтракаю в Адмиралтействе: подают жаркое из зайца. Обедаю у врачей Касабланки: почки под белым вином...»

Наконец-то я перебрался на новую карту! Свернув общую карту Атлантического океана, я обозначил свое местоположение на специальной карте Карибского моря. Поразительно, до какой степени более крупный масштаб создает впечатление, что пройдено большее расстояние.

В честь перемены карты я бросил в море последнюю записку в банке для планктона. В ней говорилось: «Опыт удался, задача практически решена. Нашедшего записку просят отослать ее... и т. д...»

Любопытно, попадет ли к адресату хотя бы одна записка, доверенная мной океану?

Я считал, что уже добрался до цели. 21 декабря, к концу дня, за кормой появилась рыба метра в полтора длиной с заостренной мордой и пастью, вооруженной внушительными зубами. Это барракуда. Она поглядывала на меня так, как смотрит лакомка на вкусное блюдо. Сначала я швырнул в нее вертушкой¹, удерживая ее за веревку. Таким способом я обычно пугал акул, которые в подобных случаях немедленно удирали. Но эта «рыбка» даже не дрогнула и продолжала преследовать меня с видом, не предвещавшим ничего хорошего. Тогда я привязал свой нож-гарпун к подводному ружью и после двух-трех попыток глубоко вонзил его в тело рыбы. Так закончилось единоборство с барракудой, храбрости которой я отдаю должное, но чье жесткое мясо я так и не сумел оценить.

22 декабря я проснулся перед самым восходом солнца и был крайне удивлен, когда увидел, что меня только что обогнало большое грузовое судно. Я находился как раз на его пути, и было невозможно меня не заметить. Решив послать весточку своим, я зажег фальшфейер², чтобы вер-

¹ Прибор для измерения скорости течения.

² Фальшфейер — картонная гильза, начиненная пиротехническим составом, горящим ровным ярким пламенем. Употребляется судами для ночной сигнализации и при спасении утопающих. — *Прим. пер.*

нуть судно и выяснить, почему оно прошло мимо. Но корабль медленно уходил все дальше. Я подумал, что никто не видит фальшфейеров. Схватив последний, я бросил его высоко в воздух... Он описал длинную блестящую дугу... Корабль повернул и пошел обратно. Приблизиться к нему оказалось гораздо труднее, чем к «Аракаке», так как море было исключительно беспокойным. Это оказался голландский пароход, направлявшийся в Порт-оф-Спейн на острове Тринидад, самом южном из Антильских островов. Я хотел попросить сообщить на острова Мартинику и Барбадос о моем скором прибытии. И кроме того, взять какое-нибудь кушанье, приготовленное не из рыбы, чтобы достойно отметить рождественскую ночь, если я не высажусь до тех пор на землю.

175

Капитан встретил меня очень любезно и предложил мне чашку кофе. Координаты мои подтвердились: я действительно находился на $13^{\circ}50'$ северной широты и $58^{\circ}20'$ западной долготы.

У нас с капитаном произошел следующий разговор:

— Как это вы ухитрились пройти мимо и не заметить моей лодки?

— Мы ее заметили. Мы подошли совсем близко и обошли вокруг, но, не видя никаких признаков жизни, подумали, что это брошенная спортивная лодка, и продолжали путь. Только ваши сигналы заставили нас вернуться.

— Вы говорите: никаких признаков жизни!.. А поднятый парус, спущенный в воду руль, радиоантенна — разве это не признаки жизни? Вы не обнаружили меня, пока я вам сам не представился. А если бы я действительно потерпел кораблекрушение, лежал там полумертвый и не мог даже позвать на помощь? Неужели вы бы оставили меня погибать?

Очевидно, капитан об этом просто не подумал. Невероятно, но ему даже не пришло в голову дать гудок, чтобы посмотреть, не откликнется ли кто-нибудь.

И пусть читатель не думает, что это исключительный случай! Мы еще в Средиземном море заметили, что для пассажирских судов расписание важнее всего, важнее даже жизни потерпевших кораблекрушение. Это не корабли — это морские трамваи. Они останавливаются лишь в том случае, если пассажир заметит что-нибудь подозрительное, а иначе трамвай пройдет своим путем.

Я снова сел в лодку и, отметив на карте свое местонахождение, убедился, что наступил последний этап. Мне оставалось пройти приблизительно 70 миль на юго-запад, чтобы достигнуть северного побережья острова Барба-

дос. Дул сильный ветер, и, рассчитав свою примерную скорость, я надеялся заметить сигнал маяка на северной оконечности острова между полночью и двумя часами ночи по Гринвичу. Белый с двойными проблесками свет этого маяка виден за 20 миль.

За день я очень устал. Прекрасно понимая, что берег еще слишком далек, я, словно в надежде на чудо, никак не мог оторвать глаз от горизонта.

176 Первую половину ночи я спал довольно хорошо, затем проснулся и встал на последнюю вахту. В половине первого внезапная световая вспышка разорвала небо. Почти тотчас же за ней последовала вторая. Я бросился к хронометру. Не прошло и десяти секунд, как новая вспышка осветила облака. Впервые за последние 65 дней я вновь обрел связь с землей. Это были отраженные облаками лучи маяка.

В это время я должен был находиться примерно в 16 милях от северной оконечности острова Барбадос, и, для того чтобы решать вопрос, как лучше подвести лодку к берегу, в моем распоряжении было еще по меньшей мере полсутки. Следовательно, я имел возможность поспать, но, взволнованный близостью того, во что уже перестал верить, я продолжал сидеть на борту лодки и с глупейшим видом взирать на регулярные вспышки, машинально отсчитывая секунды. Каждый раз они производили на меня впечатление чуда. Не так ли это было и в самом деле? Прошло не менее двух часов, пока я сумел окончательно убедить себя, что все это мне не снится.

Для тех, кто впервые подплывает к Барбадосу, его восточный берег совершенно неприступен. В самом деле, северная часть этого берега представляет собой скалы, о которые беспрестанно разбиваются волны. Южнее параллельно берегу тянется цепь рифов протяженностью около мили, отделенная от острова узким фарватером. Эта цепь прерывается многочисленными проходами, но воспользоваться ими может только тот, кто с ними хорошо знаком.

Именно здесь в начале XVIII века знаменитый Сэм Лорд, местный сеньор, устроил западню. Он посадил два параллельных ряда кокосовых пальм, на которых повесил красные и белые фонари. Корабли, принимавшие эту декорацию за вход в порт, разбивались о рифы. В тот же момент Сэм Лорд подавал команду, и его черные рабы вырезали весь экипаж, не оставляя в живых ни одного свидетеля. Если кто-либо из рабов возвращался, не принеся ни одной головы, его тут же убивали. Таким образом,

в их беспощадности Лорд был уверен. Груз кораблей продолжал увеличивать его богатства, которые со временем достигли сказочных размеров.

Итак, этот берег для меня был закрыт. Мне оставалось два варианта: попытаться причалить у небольшого, длинной в 7 километров, участка северного берега, или, обойдя остров, бросить якорь с западной стороны и с помощью гелиографа вызвать лоцмана из порта Спейгтауна.

Стало светать, и я с удивлением заметил, что нахожусь гораздо ближе к берегу, чем предполагал. Остров был от меня уже в каких-нибудь 4—5 милях. Мною овладело волнение, весьма отличное от того, что я испытывал при подходе к Канарским островам. В самом деле, шансы на то, что мне удастся обогнуть северную оконечность острова, избежав смертельной опасности восточного берега, были настолько же проблематичны, как и мои шансы 3 сентября, когда мне было, наоборот, необходимо, чтобы мою лодку вынесло на берег.

Впервые за все это плавание я спустил в воду кили, чтобы, встав к ветру бортом, успеть обойти самую северную группу скрытых за брызгами скал.

Адмирал Соль предупреждал меня, что мне следует быть особенно осторожным в момент подхода к земле. В свою очередь я хотел бы, чтобы мой опыт в этом отношении также пошел на пользу потерпевшим кораблекрушение.

Друг мой, терпящий бедствие! Когда ты наконец увидишь землю, тебе покажется, что все твои несчастья окончены. Было бы на самом деле слишком глупо, чтобы земля, в которой все твое спасение, тебя погубила. Но не торопись! Нетерпение может все испортить. Останови лодку, внимательно осмотришься и выбирай. Помни, что «90 % несчастных случаев происходит в момент высадки на землю». Необходимо, чтобы ты нашел место, где море наиболее спокойно и где берег песчаный, а не скалистый. Скалы — твоя смерть. Поэтому обрати внимание на цвет моря: белые барашки, признаки сильного прибоя, должны вызвать у тебя опасения — за ними скрывается риф. Доверяй только свободным пространствам без подводных скал и водоворотов.

Обогнув северную оконечность острова, я стал подавать гелиографом сигналы фермам и сахарным заводам, строившимся здесь вдоль побережья. В этом месте волны не разбивались, но катились внушительным валом. И вдруг мне стало очень страшно: я шел вдоль берега на расстоянии примерно в полмили, когда заметил у самой земли баркас с пятью мужчинами, делавший бесплодные



попытки выйти в море. Может быть, меня увидели и спешили ко мне на помощь по бушующим волнам? Какой ужас! Падающая волна обрушилась на баркас, и, когда вода с него схлынула, людей в нем не было. Я чуть не сошел с ума. Вероятно, эти люди считали меня в опасности, и теперь я буду причиной их смерти! Я поплыл к ним так быстро, как мог. Подойдя поближе, я увидел, что это были негры, рыбаки, которые меня совсем не видели и которые ежедневно, рискуя жизнью, выходят сражаться с бурным морем.

Я находился в 300 метрах от этого пляжа и хотел подвести к нему лодку. Мне понадобилось на это больше 3 часов.

Теперь, когда я обнаружил песчаный берег, опасность для жизни миновала: я благополучно привел к цели свое суденышко и все, что на нем имелось. В особенности я оберегал свои драгоценные записи, которые, может быть, спасут сотни жизней.

Я был очень истощен, и поэтому задача моя была особенно трудна. Как на всех песчаных отмелях африканского побережья и Антильских островов, сила волн здесь периодически то увеличивается, то уменьшается; этот период различен в зависимости от типа отмели. Наиболее опасными являются либо седьмая, либо шестнадцатая волна — их надо избегать во что бы то ни стало. В данном случае самой сильной была седьмая волна.

Ветер дул сбоку, и я повернул лодку кормой к земле. С третьей волной я взял курс на берег. Когда подошла пятая, я снова развернул лодку и поставил ее носом, так, чтобы она лучше приняла грозно подвигающийся седь-

мой вал. Так мало-помалу я сблизился с землей, каждый раз разворачиваясь перед седьмым гребнем, который становился все более опасным. Рыбаки заметили меня, но еще не осознали странности моего появления — они не догадывались, что с этой стороны моя лодка могла приплыть только от далеких берегов их предков. Вскоре меня окружили три лодки, и началась беседа на фантастическом английском языке. Три негритенка влезли на борт «Еретика». Впервые за все время плавания по Атлантическому океану у меня появился экипаж! Однако они мне доставили немало беспокойства, всюду лазая, шаря и заглядывая то туда, то сюда. Один из них потребовал мои часы, но, обнаружив, что их тиканье еле слышно, скорчил презрительную физиономию. Другой заинтересовался куском мыла, который он, казалось, собирался съесть. Третий схватил бинокль и, приставляя его к глазам обратной стороной, пытался обозреть горизонт. Я ему объяснил, что бинокль полон воды. Тогда он принялся его трясти, как это делают, когда хотят опустошить бутылку до последней капли.

179

Как ни велика была моя радость, я все же начинал серьезно беспокоиться за две вещи: за удочки и особенно за продукты, которые мне хотелось доставить нетронутыми до первого полицейского участка. Но я был слишком усталым, а поэтому решил просто найти двух-трех свидетелей, способных подтвердить целостность упаковки моего неприкосновенного запаса.

«Еретики» все еще находились метрах в двадцати от пляжа, который из желтого сделался черным от любопытных. Рыбаки советовали мне дожидаться отлива, уверяя, что тогда волна будет значительно меньше. В действительности же им хотелось успеть как следует обшарить мою лодку до того, как она попадет в руки толпы, ожидающей на берегу. Но желание вступить на твердую землю, вдохнуть ее запах, почувствовать горячий песок оказалось сильнее всего. За свое судно я не беспокоился, а непослушный экипаж измучил меня вконец. Поэтому я схватил плавучий якорь, прыгнул в воду и направился к берегу вплавь. Сотни собравшихся бросились навстречу и вытянули меня на сушу. Как только я встал на ноги, земля подо мной закачалась, но все же это была земля, и моя радость была так велика, что я на некоторое время забыл о муках, причиняемых мне голодом.

На одно обстоятельство я хочу обратить особое внимание потерпевших бедствие. Необходимо, чтобы первая трапеца ни в коем случае не была ни слишком поспешной,

ни слишком обильной, иначе она может оказаться смертельной. Ты можешь принять все, что тебе предложат из жидкого, но, брат мой, остерегайся твердого: это беспощадный враг твоего слабого кишечника. Ты вырвал свою жизнь у моря, не отдай же ее так просто на земле.

Земля

Итак, я вступил на землю Барбадоса. Земля оказалась весьма непрочной, так как это был зыбучий песчаный пляж. Как я удержался на ногах, до сих пор не знаю, но я даже шел по нему, и он мне казался землей обетованной.

Нелегко мне было уследить за своими вещами: жители острова смотрели на каждую мелочь, словно это был божий дар, и проявляли пренебрежительное стремление считать своим все, что им удавалось схватить. Портсигар, подаренный мне женой капитана Картера, был опустошен в одно мгновение. Кто-то из «встречающих» завладел моим подводным ружьем, которое, кстати, было теперь без стрел, и старался сообразить, на что можно употребить эту вещь. Когда я сказал, что дарю ему ружье, он был крайне польщен. Другой схватил старую рубашку, а третий объяснил мне знаками, что мои часы ему очень нравятся. А когда я стал объяснять, что они у меня одни, он показал на ручной компас и сказал:

— Но вот же у вас вторые!

Какая-то женщина завладела мылом для морской воды, уверенно откусила, но тут же скорчила такую гримасу, что сразу стало видно: это мыло не так вкусно, как обычное. Между тем, я мало-помалу доставал из лодки разные предметы, складывая отдельно те, что наиболее пострадали от воды: когда я перебирался через песчаную отмель, мое суденышко наполнилось водой до краев. Когда с помощью «добровольцев» была вытащена запечатанная банка, на которой туземцы увидели слово «продукты», казалось, все вокруг заголосило:

«Фуд! Фуд!»¹

Тут я с ужасом понял, что за всем уследить у меня не хватит глаз. Каждую минуту я ожидал, что банка с продуктами будет взломана. Если даже внутри все останется нетронутым, все равно для доказательства моей теории это будет катастрофой. Подошел полицейский и сообщил

¹ Фуд (англ.) — пища.

мне, что до ближайшего участка три километра. Я должен был приложить нечеловеческие усилия, чтобы проделать весь этот путь пешком. До сих пор не могу понять, как я дошел. Но все же у меня хватило рассудка и сил немедленно засвидетельствовать целостность моего неприкосновенного запаса. Поскольку для этого нужны были люди с определенным уровнем интеллектуального развития, свидетелями стали школьная учительница (она же по совместительству местный пастор) и полицейский. Затем я роздал американские консервы, снискав этим благодарность желудков местных жителей.

Позднее меня упрекали за то, что я не опечатал немедленно свой судовой журнал, чтобы доказать, что я не подделал впоследствии свои расчеты. По-видимому, те, кто обращается ко мне с подобными упреками, совершенно не представляют, как чувствует себя человек, вступивший на берег после 65 дней, проведенных в полном одиночестве и почти без движений. Представить это, сидя дома в пижаме, конечно, нелегко.

Медленно, подталкиваемый со всех сторон любопытными, останавливаясь на каждом повороте, чтобы выпить стакан воды (до такой степени я был обессилен и так потел), я двигался к полицейскому участку. Было совершенно ясно, что начальник участка, глядя на меня, задумался, с кем он имеет дело: с крупным преступником или с каким-то бесстрашным мореплавателем? На всякий случай с великолепной корректностью британского полисмана — доброго пастыря любой заблудшей овцы — он предложил мне чашку чаю и хлеб с маслом. Началась борьба против «излишеств» питания; я довольствовался чаем, в который положил побольше сахара.

Улица представляла живописное зрелище: здание полиции было окружено многими сотнями людей в ярких одеяниях, столь популярных среди жителей этих островов.

Наконец в 11 часов меня вызвал по телефону сам полковник Реджи Мичелин, верховный полицейский комиссар всей английской части Антильских островов. Это, видимо, произвело на начальника участка благоприятное впечатление, и он предложил мне душ.

Верховный комиссар полиции сообщил, что за мной заедет машина, которая отвезет меня в Бриджтаун.

Около двух часов пополудни я уже был в столице острова. Прежде всего спрашиваю:

— «Блуждающая нимфа» здесь?

— Она прибыла еще 1 декабря, то есть 23 дня назад, и,

по-моему, уже отплыла. Она должна заехать за Энн Дэвидсон, которую ждут на острове Антигуа.

Мне стало ясно, что во время разговора с капитаном «Аракаки» произошло маленькое недоразумение. Когда он меня спросил, где я рассчитываю высадиться, я ответил: «На Антилах». Англичане же называют Антильские острова Вест-Индией. Поэтому он подумал, будто я хотел сказать «Антигуа», и решил, что я собираюсь высадиться именно на этом острове. Значит, меня ждали там; мои друзья Стэниленды, очевидно, решили, что на Антигуа они встретят и меня, и Энн Дэвидсон. Однако кто-то из присутствующих сказал: «А мне кажется, что эта яхта все еще здесь».

182

Наконец меня принял полковник, типичный англичанин, моложавый и энергичный. Здесь же был и французский консул г-н Коллинс. Не успев я объяснить, что через несколько дней, немного отдохнув, собираюсь возвратиться во Францию, как подъехала машина, а в ней трое моих друзей: Джон, Бонни и Винни. Завидев меня, они испускают радостные вопли и тут же объявляют, что если я соглашусь, то смогу жить на их яхте. Весьма довольный, я принимаю это приглашение.

Вместе с ними приехал городской врач, доктор Дэвид Пэйн, которого я попросил подвергнуть меня немедленному медицинскому осмотру. Пусть результаты моего путешествия будут всем известны. Тогда я еще держался молодцом: мог стоять, даже немного ходить и подниматься по лестнице. Но через несколько дней начали серьезно сказываться последствия неподвижности, длительного одиночества и ненормального образа жизни, который я вел последние месяцы.

Наконец со всеми таможенными формальностями покончено. С помощью нашего милого консула отправляю несколько телеграмм во Францию. А к 6 часам вечера я уже на «Блуждающей нимфе». Труднее всего бороться против «излишеств» питания. В течение по крайней мере недели я могу позволить себе лишь жидкую пищу. Я удаляюсь в свою каюту в крайне нервном состоянии, совершенно не могу спать. Начинаю возиться с радио: снимаю нейлоновый чехол, предохранявший его от брызг, тщательно протираю мой приемничек, чтобы он прибыл во Францию в полном порядке.

Около 10 часов вечера я сижу и медленно вращаю ручку настройки, стараясь поймать Би-Би-Си, и вдруг, к величайшему удивлению моих друзей, голос диктора Би-Би-Си объявляет по-французски:

«Доктор Бомбар, мы получили телеграмму капитана «Арааки». Благодарим вас за подвиг, который вы совершаете ради спасения всех терпящих бедствие. Мы знаем, что сейчас на своем «Еретике» вы плывете в открытом океане. Слушайте заказанный вами Бранденбургский концерт завтра вечером в это же время на таких-то и таких-то волнах».

На следующее утро радио Би-Би-Си, предупрежденное о моем прибытии на Барбадос, еще раз подтвердило, что заказанный мною концерт будет передаваться этим вечером. Одновременно я получил еще два известия, которые были для меня самыми приятными после телеграммы от жены:

1. Королевский яхт-клуб Барбадоса сообщал, что считает меня своим членом на все время моего пребывания в Бриджтауне.

2. Пришла телеграмма от капитана Картера:

«Поздравляю истинного джентльмена, который нашел в себе мужество и силы продолжать свой нелегкий путь, когда к его услугам были Комфорт и Безопасность».

Это послание утешало меня, когда некоторое время спустя начались выпады по моему адресу. Человек, которого я встретил в океане, настоящий моряк, послал мне знак своего уважения, восхищения и дружбы.

Последовавшая затем неделя на Барбадосе прошла для меня как в сказке, несмотря на утомление, сказывавшееся все больше и больше. Сначала я вынужден был приобрести трость, затем почти совсем перестал ходить. Я осматривал этот очаровательный остров, передвигаясь на автомобиле. Осточертевшая мне синева моря сменилась зеленью природы. И какой зеленью! Это было время рождения, то есть самый разгар весны на Антильских островах.

Губернатор оказал мне очень теплый прием. Некогда ему пришлось побывать в плену у японцев, и он мог, как никто, оценить моральное значение моего эксперимента. Из Франции я получил ободряющие телеграммы. На улице местные жители с дружеской фамильярностью кричали мне: «Хэлло, Док!»

Это было приятно! На улицах Бриджтауна моя борода становилась легендарной. Члены французской колонии встретили меня очень мило, особенно г-н Поммарэ и часовщик Бальдини, которому я отдал починить свои часы.

Однако пора было кончать с развлечениями и возвращаться во Францию, где меня и так заждались Жинетта—

это чувствовалось по ее телеграмме — и мои друзья. 31 декабря днем я сел в самолет.

Самолет Британской Вест-Индской авиакомпании должен был доставить меня до Пуэрто-Рико. На Антигуа меня ждала еще одна приятная новость: во время пересадки я узнал, что Энн Дэвидсон, отплывшая от Канарских островов много позже меня, накануне достигла маленького порта Инглиш Харбур.

Я тотчас послал весточку своим друзьям Стэнилендам, чтобы они не беспокоились о судьбе своей знакомой.

184

По прибытии в Пуэрто-Рико я отправился к иммиграционным властям. Здесь меня ожидал сюрприз другого сорта: у меня не было визы и, узнав об этом, американский инспектор в ужасе воздел руки к небу. Тщетно я его уверял, что я здесь только проездом. За время моего пребывания в океане иммиграционный закон изменился, и теперь даже для того, чтобы только проехать через территорию Соединенных Штатов, необходимо было иметь транзитную визу. Поэтому я вынужден был на некоторое время прервать свое путешествие.

В ожидании визы, которая, как говорили, будет выдана очень скоро, члены экипажа английского самолета устроили меня в шикарной городской гостинице. Без визы я вынужден был бы возвратиться к англичанам на Антильские острова или в Фор-де-Франс, откуда можно лететь прямо во Францию.

Трудно было получить визу в Новый год, так как, естественно, на работе никого не было. Однако чиновники иммиграционного отдела оказались крайне любезны и, чтобы помочь мне, приложили максимум усилий. Через сутки, проведенные мной в сказочно красивом городке Сан-Хуан, было получено разрешение на продолжение путешествия и виза сроком на месяц.

Озаряемый лучами яркого весеннего солнца, самолет взмыл в воздух. Я улетаю в Нью-Йорк, где меня ждал мой друг Перси Кнаут.

В Нью-Йорке меня встретила настоящая снежная буря. Здесь стояли ужасающие морозы. Вот уже год, как я не испытывал такого холода: мой путь через Атлантический океан проходил почти целиком по тропическому поясу. Ночь перед рождеством я еще проводил растянувшись на пляже под звездами совершенно ясного теплого неба.

Этот перелет меня настолько утомил, что я вынужден был отложить свое возвращение в Европу и немного отдохнуть, несмотря на то что знал, с каким нетерпением меня там ждут все мои друзья. Большую часть времени

я проводил в гостинице, лежа в постели, или в маленьком порту Сэг-Харбур, где жили мои друзья, в доме под очаровательной вывеской «Белый кит».

Однако меня с нетерпением ждали во Франции, и надо было трогаться в путь. 6 января вечером я снова сел в самолет.

Маршрут был такой: Нью-Йорк — Монреаль — Гандер — Париж. На аэродроме в Монреале меня узнали многие молодые канадцы французского происхождения. Они поздравили меня с благополучным завершением путешествия через Атлантический океан и начали фотографировать под вспышки блицев. Это вызвало немалое удивление одной актрисы, которая в тот момент поднималась по трапу в самолет. Указав на меня, она спросила:

— Кто это?

Ей ответили:

— Доктор Бомбар.

— Доктор Бомбар?

— Ну да, тот, что недавно переправился через Атлантический океан.

— Но ведь я тоже, — возразила певица, — собираюсь пересечь Атлантический океан!

Возмущенная стюардесса молча отошла от несчастной артистки, даже не объяснив ей, что я переправился через океан в «несколько особых условиях».

Ночью экипаж пришел в замешательство: нарушилась регулировка отопления и температура в самолете начала быстро подниматься. Создалось впечатление, что самолет загорелся. Стюардесса с великолепным хладнокровием, присущим всем членам воздушных экипажей, скрывала свою тревогу. И может ли быть более приятная похвала, чем та, что заключалась в ее словах: «Если мне суждено упасть в океан, то пусть это случится сегодня, когда вы здесь». В этих словах уже сказался моральный эффект моего опыта.

Таким образом, моя цель хотя бы в какой-то степени была достигнута.

Но вот и Париж. Мне указывают на толпу встречающих. Я волнуясь, как перед экзаменом. Самолет приземляется. Замирают моторы, дверь открывается, и я оказываюсь перед приветливо шумящим морем друзей, собравшихся здесь, чтобы присутствовать при моем вступлении на землю Франции. Я возвратился туда, откуда начал. Круг замкнулся.

Заключение

186 Путешествие «Еретика» окончено. Теперь я буду бороться за то, чтобы моя «ересь» была понята и стала христианской верой для всех, кто в будущем может потерпеть кораблекрушение.

Всякий бедствующий в море может достигнуть земли, причем не в худшем состоянии, чем я. Я был такой же терпящий бедствие, как и другие. Мое здоровье не представляет ничего исключительного. До войны я трижды болел желтухой, а в послевоенный период перенес тяжёлые заболевания, связанные с длительным недоеданием. Следовательно, у меня не было никаких преимуществ перед другими, совершающими такое же плавание. Конечно, за время плавания я сильно похудел, но все же достиг берега. Повторяю, речь идет не о хорошей жизни, а о том, чтобы выжить в течение времени, нужного для того, чтобы достичь земли или встретить пароход.

Теперь я уверенно заявляю, что море «снабжает» пищей и едой в достаточном количестве, чтобы смело двинуться в путь к своему спасению.

Нельзя сказать, что во время моего 65-дневного пути от Канарских к Малым Антильским островам мне как-то особенно везло. Ни в коем случае нельзя также рассматривать мое путешествие как подвиг, как нечто исключительное. Я похудел на 25 килограммов, и мне пришлось перенести немало тяжелых недугов и болезней. Я достиг берега с серьезной анемией (5 млн. красных кровяных шариков перед началом путешествия и 2,5 млн. — по возвращении) и с общим количеством гемоглобина, граничащим со смертельным.

Период, последовавший за легким завтраком на «Аракаке», едва на оказался для меня роковым.

Ужасающий понос с немалыми кровяными выделениями мучил меня в течение двух недель (с 26 ноября по 10 декабря). Дважды я едва не терял мужество: 23 ноября,

когда появились первые признаки надвигающейся бури, и 6 декабря, в день, когда я написал завещание. Моя кожа вся покрылась сыпью и мелкими прыщами. Ногти на пальцах ног выпали. Я претерпел серьезное расстройство зрения, очень заметную потерю мускульной силы и голод. Но я достиг берега!

В течение 65 дней я питался исключительно тем, что мог взять у моря. Получаемого рациона белков и жиров мне хватало. Недостаток сахара вызвал значительное истощение организма, но все же не настолько сильное, чтобы оно угрожало моей жизни. То, что перед отъездом я утверждал теоретически, теперь подтвердилось на опыте.

Еще одно доказательство преобладания психики над физиологией: «психический» голод после встречи с «Аракакой» оказал гораздо более вредное действие на мое здоровье, чем голод физический, который мы переносили с Пальмером в течение довольно длительного периода в Средиземном море. Первый — это, конечно, не настоящий голод, это скорее желание чего-то другого, но очень опасно желать и не получать. Второй особенно мучителен во время первых двух суток, когда он сопровождается болями, похожими на судороги, которые затем успокаиваются и уступают место сонливости и значительному ослаблению организма.

В первом случае организм сам себя сжигает, во втором — он тлеет подобно угольку.

Медицинский осмотр по прибытии на Барбадос показал, что у меня не было никакого заболевания, связанного с недостатком витаминов. Следовательно, планктон все же дал мне необходимый для организма витамин С.

Дождевую воду я получил только через 23 дня. Таким образом, в течение этих 23 дней я доказал, что рыбы вполне достаточно, чтобы утолять жажду, что *питье тоже можно добывать из моря*.

Если считать со времени отплытия из Монако, то в течение 14 дней я утолял жажду морской водой и в течение 43 дней — соком, выжатым из рыбы. Так я победил жажду.

Мне говорили, что морская вода действует как слабительное, но в период длительной средиземноморской голодовки ни у Пальмера, ни у меня не было стула в течение 11 дней. Никакого признака предсказываемой интоксикации не обнаружилось. Слизистые никогда не пересыхали.

Мои медицинские выводы будут подробно изложены в диссертации. Кроме того, вместе с командованием военноморского флота я приму участие в выпуске книги для терпящих бедствие.

Здесь же я хочу лишь заявить следующее: спасательное судно может продержаться в море значительно более десяти дней. Оно обладает достаточными мореходными качествами, чтобы сохранить жизнь потерпевшему кораблекрушение. Мой «Еретик» представляет собой один из образцов таких спасательных лодок. Я хочу также написать для терпящих бедствие правила жизни, подробный распорядок дня, который помог бы деятельно и с пользой проводить время и сохранять волю к достижению цели.

Человек, который, придя в отчаяние, думает, что все кончено, может приободриться и получить второе дыхание. Это ему поможет продолжать борьбу, как Антею, который каждый раз обретал силы, едва касался земли.

На дне спасательных судов должна быть уложена карта ветров и течений всех морей земного шара. Если кораблекрушение произошло даже невдалеке от африканского берега, все равно бедствующие должны, не колеблясь, взять курс на Америку, каково бы ни было расстояние.

Чтобы вселить надежду и веру в то, что в конце путешествия их ждет спасение, я бы хотел, чтобы в лодке было написано: «Помните, что один человек уже прошел этот путь в 1952 году». Но мой опыт подтверждает также, что никто не может и не должен рисковать жизнью иначе как для общественной пользы.

Надеяться — это значит стремиться к лучшему. Потерпевший кораблекрушение, лишенный всего после катастрофы, может и должен сохранять надежду. Внезапно он поставлен перед дилеммой: жить или умереть, и он должен собрать все свои силы, всю волю к жизни, все мужество для борьбы против отчаяния.

Молодежь, дети, все, кто думает, что можно прославиться или просто бесплатно прокатиться на плоту в Америку или еще куда-нибудь, заклиная вас, подумайте лучше или обратитесь ко мне за советом. Обманутые миражем, увлеченные заманчивой идеей, представляя себе такое плавание как увеселительную прогулку, вы поймете всю серьезность борьбы за жизнь лишь тогда, когда будет уже слишком поздно, для того чтобы успеть собрать все свое мужество. Ваше смятение будет тем большим, что вы подвергли свою жизнь опасности без всякой пользы. А ведь в мире существует столько прекрасных и благородных целей, ради которых можно рисковать жизнью!

Но ты, терпящий бедствие брат мой, если ты будешь верить и надеяться, ты увидишь, что твои богатства начнут увеличиваться изо дня в день, как на острове у Робинзона Крузо, и у тебя не будет основания не верить в спасение.

**Что же дальше?
«Если бы не ваш пример,
я бы погиб»¹**

189

С тех пор как написана эта книга, прошло восемнадцать лет. Некоторые выражения в ней кажутся мне сегодня плоскими и банальными. Они стали такими из-за робости: «Как бы чего обо мне не подумали!» В книге я пишу: «Очень хочется пить!», а в моем дневнике сказано: «Подумать только, сколько раз я принимал ванны, вместо того чтобы их выпить!» И еще в дневнике: «Капли, с раздражающим звоном падающие ежесекундно в подставленную кастрюлю, доводили меня когда-то до бешенства. Сейчас каждая такая капля воды для меня — это жизнь!»

Вот истинное ощущение жажды: горькое сожаление о всей пресной воде, которую я истратил без толку.

Должен сказать, что моя сегодняшняя страстная борьба за чистоту вод, против их загрязнения, несомненно, обусловлена пережитым страхом перед нехваткой воды, самого важного для нас жизненного элемента.

Итак, время показало, что я был прав. Сегодня потерпевший кораблекрушение уже не тот, что в 1952 году, и спасательные средства уже не те. Теперь плавание на море стало, как правило, действительно безопасным и надувная лодка вошла в обиход. Отныне появились «бомбары» для спасения в открытом море и другие «бомбары» для спасательных служб на пляжах и вблизи берегов. Обе лодки созданы в результате многолетних опытов, начало которым положило мое одиночное плавание через Атлантический океан.

В самом начале после моего возвращения пришлось убеждать маловеров в необходимости спасать жизни терпящих кораблекрушения. Надо было, чтобы все поняли смысл моего опыта. В течение трех лет продолжался этот затянувшийся и трудный спор. Его разрешил в 1955 го-

¹ Два последних очерка приводятся из книги, изданной в Париже в 1970 году. — *Прим. ред.*

ду главный врач военно-морского флота Франции Ори, дав окончательный ответ в своей книге «Операция Выживание»:

«Морской госпиталь в Бресте.

Понедельник 28-го марта 1955 года.

Вес: потеряно 5,800 кг.

Артериальное давление: 120 на 65.

Кровь и моча: в пределах нормы.

Электроэнцефалограмма: нормальная...

190

Таким образом, используя способ, испытанный Бомбаром, моряки могут без вреда для здоровья продержаться на спасательном плоту по крайней мере шесть дней и сохранить при этом достаточно сил, чтобы тотчас вернуться на действительную службу. Военно-морской флот Франции недавно убедился в этом в условиях научно поставленного опыта под строжайшим контролем... Сколько же потерпевших кораблекрушение погибло до истечения этого шестидневного срока? Если бы они были лучше осведомлены и более рационально экипированы, они бы спаслись».

Эта длинная цитата из книги доктора Ори, вышедшей в 1955 году. Она рассказывает об уникальном и самом длительном контрольном опыте, осуществленном после моего плавания через Атлантику. И доктор Ори на 279-й странице делает из этого опыта вывод: «Бомбар был прав».

Эти несколько страниц показывают, какую эволюцию претерпела проблема спасения на море с 1952 года. Короче говоря, «ересь» стала «ортодоксальной»!

Пять приступов болезни «кораблекрушение»

В самом деле, потерпевшему кораблекрушение угрожало пять приступов этой «болезни»:

1. Утопление, которое убивает за *несколько минут*.
2. Холод или жара (короче — перепад температур, непогода), которые убивают за *несколько часов*.
3. Страх — убивает тоже за *несколько часов*.
4. Жажда — убивает за *несколько дней*.
5. Голод — убивает за *несколько недель*.

Опыт, поставленный мной на себе, был проделан прежде всего, чтобы побороть страх, а уж потом — жажду и голод.

Оставалось убедить общественность и власти, что с утоплением и непогодой можно бороться столь же успешно.

Новые правила спасения утопающих предписывали в основном использование спасательных средств, предотвращающих утопление и предохраняющих от холода.

Лондонская конвенция 1960 года определила это средство: автоматический надувной плот серийного производства.

Для того чтобы добиться этого революционного решения, понадобились две международные конференции.

Первая состоялась в Лиссабоне в 1955 году. Я присутствовал на ней в качестве почетного гостя Португалии, организовавшей эту конференцию. Мне предоставилась возможность изложить мои взгляды на проблему выживания в океане, и я ею воспользовался перед аудиторией, состоявшей из представителей всех крупных морских держав (Приложение № 1. Конференция о спасательных судах 1955, стр. 231).

191

Главный врач военно-морского флота Франции доктор Ори выступил на той же конференции с сообщением «О современных медико-физиологических данных, касающихся спасения на море» (там же, стр. 104).

На вторую конференцию в Лондоне я не был приглашен: трагическая катастрофа в Этеле еще тяготела надо мной. Тем не менее решение о надувных спасательных средствах было принято — а это главное.

Отныне надувной автоматический плот стал обязательным. Это спасательное средство было разработано службой авиации еще перед второй мировой войной и использовалось для спасения летчиков.

Следовало внедрить его на флоте и усовершенствовать в свете последних опытов. Классическая спасательная шлюпка себя не оправдала, примеров тому сколько угодно.

Апрель 1912 года. Кораблекрушение «Титаника». Удастся использовать лишь одну шлюпку из десяти, и эта трагедия долго не забывается.

После кораблекрушения «Титаника» конструкторы пошли по новому пути: прежде всего нужно думать о спасении людей.

В кораблестроении прогресс отмечается во всех областях: в конструкции судов, их прочности, управляемости, скорости. Однако спасательные средства все те же и количество жертв остается ужасающим. «Морской журнал», издаваемый военно-морским флотом Франции, в номере от 1904 года приводит более чем красноречивый список:

1119 год. «Бланш Неф». Один спасшийся.

1270 год. Четыре тысячи человек погибло при переправе останков Людовика Святого.

1665 год. Кораблекрушение у берегов острова Скрапант. Спаслось только шесть человек, среди них будущий адмирал Турвиль.

1678 год. Эскадра адмирала д'Эстрие теряет семнадцать судов со всем экипажем. Спаслось всего шестьдесят человек.

1679 год. «Санпарей» («Несравненный») и «Конкеран» («Завоеватель»). Полторы тысячи погибших, десять спасшихся, среди которых опять тот же Турвиль.

1712 год. «Маньяним» («Великодушный») и «Фидель» («Верный»). Тысяча шестьсот погибших.

1741 год. «Бурбон». Шестьсот двадцать семь жертв.

1759 год. «Жюст» («Праведный»). Четыреста пятьдесят погибших. «Тезей» — шестьсот двадцать семь.

1785 год. Гибель «Астролябии» и «Зелэ» — четыреста тридцать погибших вместе с Лаперузом.

А всего триста пятьдесят пять кораблей за сто пятьдесят лет!

В XIX веке — девятнадцать судов, среди которых «Медуза».

На Корсике есть кладбище Лавецци; там похоронено семьсот человек, погибших 15 февраля 1855 года.

А ведь мы говорим только о катастрофах, не связанных с военными действиями!..

Итак, корабли стали совершеннее, но спасательные средства остались прежними.

Эти шлюпки, которые невозможно притопить, невозможно вооружить парусом, перевертываются при малейшей волне, убивая потерпевших кораблекрушение. Они доказали свою полную и роковую никчемность в последний раз, когда в огне погибли «Андреа Дориа» и «Ярмут Кастл». Спасательные средства жесткой конструкции полностью дискредитированы. Волнение на море не позволяет их использовать со стороны наката, а зачастую и с обеих сторон.

Лондонская конвенция 1960 года была подписана сорока пятью странами, в том числе и Францией.

Вот кратко рекомендации этой конвенции:

1. Отныне нет необходимости располагать спасательные средства по обоим бортам, поскольку спасательные плоты, упакованные в цилиндрические контейнеры, легко перекачать для сбрасывания в море к нужному борту:

а) в случае обыкновенного кораблекрушения, например после столкновения судов, — к подветренному борту, когда тонущий корабль заслоняет плоты от ветра и волны;

б) в случае пожара на корабле — к наветренному борту, то есть в противоположную сторону от пожара.

2. Плавучесть обеспечивается двумя двойными надувными поплавками.

Любых поплавков из двух отсеков должно быть достаточно, чтобы поддерживать спасательный плот на поверхности моря вместе со всеми пассажирами, на которых плот рассчитан.

3. Поплавки заполняются сжатым газом из баллона, либо через отдельные патрубки, ведущие к каждому отсеку, либо через один центральный патрубок. Распределительный кран должен всегда быть в открытом положении, чтобы обеспечить одновременное наполнение обоих поплавков. После их наполнения кран следует закрыть, чтобы изолировать отсеки.

4. На случай недостаточного наполнения поплавков, вызванного, к примеру, перепадами внешней температуры (жарой или холодом), следует предусмотреть ниппель для поддува воздуха либо на центральном патрубке, либо на каждом из поплавков.

5. Чтобы поплавки не взорвались из-за повышенного давления под лучами палящего солнца (чего я очень боялся во время моего плавания), необходимо предусмотреть особые клапаны на поплавках, выпускающие избыток воздуха, когда давление становится слишком высоким.

6. Чтобы потерпевшие кораблекрушение могли подняться из воды, на платах прикреплены веревочные трапы, нижняя ступенька которых утяжелена свинцом, а также ручки вокруг днища плов — последняя соломинка для утопающего.

Утопление было и остается самой страшной и самой главной опасностью на море. Его можно предотвратить при достаточном количестве спасательных плотов. Правительственное постановление от 10 января 1967 года, уточняющее для Франции решения Лондонской конвенции 1960 года, определяет с точностью до квадратного сантиметра норму площади на человека. Наконец-то можно сказать, что теперь в случае кораблекрушения каждый, терпящий бедствие, найдет себе место на спасательном плоту.

Франция пошла еще дальше. Лондонская конвенция касается только торговых судов водоизмещением свыше пятисот тонн.

Французское постановление предписывает особые правила, относящиеся ко *всем* торговым, а также к рыболовным и прогулочным судам.

Эти правила предусматривают:

1. Надувные спасательные плоты класса I — с автома-

тически надуваемой палаткой — для судов водоизмещением свыше 25 тонн, плавающих более чем в 25 милях от побережья. Эти плоты предписаны Лондонской конвенцией для малых судов.

2. Спасательные плоты класса II — с автоматически надуваемой палаткой:

а) для рыболовных судов водоизмещением менее 25 тонн, заплывающих на расстояние до 200 миль от побережья;

б) для прогулочных судов водоизмещением менее 25 тонн в любом плавании.

194

Плоты класса II не имеют изолированных отсеков, как плоты класса I.

3. Спасательные плоты класса III — без палатки — только для судов, плавающих не далее 20 миль от побережья в территориальных водах (от одного французского порта до другого).

4. Спасательные плоты класса IV — без автоматически надуваемой палатки, употребляемые как дополнение к шлюпке или как спасательное средство, — только для прогулочных судов водоизмещением менее 10 тонн, плавающих не далее 200 миль от берега.

Президент Феликс Гайяр и его экипаж могли бы спастись, если бы они подчинялись этим правилам, то есть если бы у них был надувной спасательный плот.

Все надувные спасательные плоты должны получить официальное свидетельство от Главного секретариата торгового флота, гарантирующее их максимальную прочность и безопасность. Такое свидетельство, согласно постановлению от 10 января 1967 года, выдается только после всесторонних испытаний, произведенных Комиссией по безопасности торгового флота.

При этом спасательные плоты испытываются: на нормальное наполнение и герметичность; на остойчивость; на прочность; на плавучесть.

Для проверки, соответствуют ли готовые или запущенные в производство спасательные плоты утвержденным прототипам, создана Служба промышленного контроля министерства обороны (СПКМО) — официальный орган, осуществляющий тщательное наблюдение за этим производством.

Итак, проблема утопления была решена.

Что же в таком случае произошло на отмели Этель?

3 октября 1958 года я приехал к устью реки Этель, в Морбиан по приглашению директора кооператива рыбаков господина Риу, который верит в надежность надувных

спасательных средств так же свято, как я, и который хотел доказать их эффективность рыбакам именно в том месте, где эти средства могли бы им больше всего понадобиться — на отмели Этель.

Песчаная отмель Этель — длинная полоса прибойя, образующаяся, когда юго-западный ветер и поднятая им волна сталкиваются с течением реки Этель. По сути дела эта прибойная полоса возникает только в непогоду при юго-западном ветре и во время отливов. Рыбаки попадают в эту бурную полосу прибойя либо при возвращении в порт, либо когда они вынуждены оказывать помощь терпящим бедствие.

Как я уже знал после своего атлантического опыта, ввести что-либо новое, когда речь идет о спасательной службе, можно только в естественных условиях — кабинетные расчеты или лабораторные изыскания никого не убеждают. Итак, нужно было доказать эффективность надувного спасательного плота на отмели Этель, преодолев прибойную полосу в обоих направлениях, туда и обратно.

Нас было семеро добровольцев, в том числе Мишель Бовэ, талантливейший инженер, специалист по надувным плотам. Мы были в патентованных спасательных жилетах, и никто из нас не сомневался в успехе.

Отплытие состоялось в присутствии всех рыбаков Этеля, оказавшихся в тот день в порту. Все верили в нас, и только мэр Этеля, господин Морван, выражал некоторые опасения. Только он предупреждал нас не тогда, а потом, когда все свершилось... Боже, сколько возмущенных и яростных тирад обрушилось на наши головы!

Исключением был единственный журналист, господин Шенайе из газеты «Либертэ де Морбиан», которому я здесь обязан воздать должное за пронизательность, честность и мужество. Кроме него в порту не было ни одного представителя прессы. И как раз именно те, кто ничего не знал и ничего не видел, потом словно с цепи сорвались!

Буксир выводит нас к песчаной отмели, и Бовэ бросает в воду плывучий якорь. Увлекаемый отливом плот направляется к прибойной полосе. Мы преодолеваем четыре, пять, шесть гигантских валов, подобных стенам из жидкого нефрита. Седьмой вал поддает наш плот, как ракетка теннисный мяч, и мы все оказываемся в воде. В этот момент ничего страшного не произошло: семь купальщиков слегка нахлебались соленого «чая», но все были в спасательных жилетах. Опасность утонуть не угрожала никому.

Мы собираемся вокруг плота, кто-то пытается даже

взобраться на него, и лишь один Бовэ плывет прочь, направляясь к северо-восточному мысу.

И в этот момент кому-то пришла в голову злосчастная мысль спустить на воду катер местной спасательной станции!

Кто это — до сих пор неизвестно. Как бы там ни было, тяжелое, классическое, «ортодоксальное» судно, не снабженное даже защитными решетками для предохранения винтов, направляется к нам. На борту его семь человек, семь добровольцев, таких же, как мы. Они так уверены в себе, что все семеро остаются в прорезиненных плащах, в сапогах и... без спасательных жилетов.

196

Они выуживают нас из воды одного за другим — всех, за исключением Бовэ, который продолжает бороться с огромными прибойными бурунами, выбиваясь из сил.

Сопротивляться мы не можем: спасатели приказывают, мы обязаны им подчиняться. Это закон. Поднявшись на борт, я хватаюсь за леер, огораживающий палубу. Эта, казалось бы, незначительная мелочь спасла мне жизнь.

Мы видим наших спасателей, спокойных и столь уверенных в себе, что следуем их примеру и снимаем спасательные жилеты.

И вдруг оба мотора останавливаются. Две волны средних размеров набегают одна за другой. Катер опрокидывается и становится вверх дном, хотя по замыслам конструкторов он должен был благодаря своей форме, совершив полный оборот, снова стать на киль.

Четырнадцать человек оказываются в воде. Увы! Девятерым из них суждено было погибнуть в этой катастрофе.

Я очутился под перевернутым катером. Под ним образовался воздушный колокол, и все четырнадцать человек живы. Я кричу:

— Подождите! Я плыву за подмогой!

Ибо я уверен, что плаваю гораздо лучше любого из них.

Набираю побольше воздуха и ныряю. Надо мною белая полоса... Небо? Поднимаюсь и стучаюсь головой о палубу, выкрашенную в белый цвет. Мгновенно вспоминаю, как несколько минут назад я цеплялся рукой об ограждающий леер; ныряю вновь под него и вынырываю на поверхность, наполовину задохнувшийся, нахлебавшийся воды, но живой. Если бы я не вспомнил об этом леере, я бы зацепился за него и погиб.

О том, что произошло дальше, мне не хочется говорить. Это было отвратительно, ужасно и по отношению ко мне до крайности несправедливо.

Один пример. После катастрофы и подписания прото-

кола в магистратуре тем же вечером я уехал, не повидавшись ни с кем. Однако на следующий день в газетах появились сообщения: «Бомбар заявил...» и т. д. и т. п. Тем не менее здравомыслящие люди поняли: моя «ересь» вновь одержала победу над «ортодоксальностью».

Покинутый всеми, наш надувной плот, наполненный водой, был вскоре прибит к берегу в целости и сохранности. Отсюда еще один урок тем, кто терпит кораблекрушение: если хотите добраться до берега в сильный прибой, притопите плот. Какой-то рыбак проткнул багром один поплавков, но в остальном наш плот нисколько не пострадал и оправдал себя полностью, в то время как «ортодоксальный» классический катер убил девять человек. А ведь он должен был выполнить свою обычную, нормальную задачу: спасти людей в прибойной полосе! Увы, девять человек погибли, спасатели и спасаемые.

Было найдено объяснение: конец нейлонового троса накрутился на винты... Но ведь на месте кораблекрушений всегда плавают обрывки и концы. И даже если это объяснение справедливо для данного случая, оно ни в коей мере не может служить оправданием.

С тех пор множество жизней было спасено в Этеле и в других местах благодаря надувным плотам. И еще больше будет спасено в дальнейшем. Рыбаки Этеля прекрасны это знают: не даром они заказывают для своих суденышек надувные плоты «такого же типа, как в тот день катастрофы».

После несчастного случая на отмели Этель мы решили максимально увеличить остойчивость плотов. Для этого в них теперь предусмотрены на днище водяные пазухи, или карманы, которые играют роль балласта и не позволяют плоту переворачиваться. Как только плот полностью надувается, карманы наполняются водой и обеспечивают ему абсолютную остойчивость.

Короче говоря, вместо того чтобы притапливать плот в бурном море, как мы раньше советовали, теперь можно добиться такой же остойчивости при любой погоде, заполняя водяные карманы. Теперь непотопляемый плот стал к тому же непереверачиваемым.

Итак, опасность утопления побеждена... если на судне имеются надувные плоты в достаточном количестве. Их можно использовать в любой момент независимо от положения судна, терпящего бедствие, и независимо от волнения на море: спасательные надувные плоты непотопляемы и они не переворачиваются.

Остается еще одна смертельная опасность — непогода

(жара или холод), которая убивает потерпевших кораблекрушение за несколько часов. От этой угрозы есть только одно спасение: при жаре, или холоде, или чрезмерной влажности закрывайте палатки спасательных плотов! Таким образом вы сохраните внутри палатки тепло ваших тел, которое защитит вас от внешнего холода, или получите искусственную тень, которая спасет вас от слишком жгучего солнца. Для этого необходима эффективная изоляция, то есть двухслойная, когда между двумя полотнищами палатки сохраняется воздушная прокладка. Это принцип альпийских палаток типа «иглу», или принцип термоса. Можно сказать: создается «нетеплопроводная оболочка», как в норвежском котелке-термосе.

Кроме всего этого, отныне палатка будет устанавливаться автоматически благодаря баллону со сжатым углекислым газом и азотом ($\text{CO}_2 + \text{N}$). Один или два патрубка жесткости, соединенных с верхними отсеками поплавков, после их наполнения обеспечивают автоматическую установку палатки. Она двойная, с прокладкой воздуха или азота между слоями, красновато-оранжевого цвета, легко заметного с самолета. В ней имеется центральное отверстие вверху, чтобы можно было прыгнуть на плот, и два боковых отверстия у поплавков, чтобы взбираться на плот из воды по веревочным трапам. Все три отверстия плотно задраиваются. На крыше палатки есть приспособление для сбора дождевой воды. Это своего рода водосток, в форме буквы Y, заканчивающийся резиновым шлангом. Благодаря шлангу можно собирать дождевую воду в сосуд, не высовываясь из палатки.

Две электрические лампочки, питаемые от батарей, активируемых морской водой, обеспечивают внутреннее и внешнее освещение спасательного плота.

Подобная защита от перепада внешних температур дополняется защитой от холодной воды. Ее обеспечивает днище плота. Иногда днище делается двойным, надувным. Однако риск пропороть такое днище жесткой обувью или каким-либо острым предметом слишком велик: в таком случае потерпевшие кораблекрушение сразу лишатся изолирующей воздушной прослойки. Поэтому предпочтительнее застилать днище пластмассовыми листами или, еще лучше, пористым материалом типа пенопласта, который не боится проколов и обеспечивает более надежную изоляцию, чем надувное двойное днище.

Защитная двухслойная изоляция с воздушной прокладкой необычайно эффективна. Я испытал это на себе во время опытов в Дюнкерке лютой зимой 1956 года.

Вместе с моими товарищами я бросился в море, когда температура воды была всего 4° по Цельсию (а это очень холодная вода!). Температура воздуха держалась около -20° ниже нуля. Полностью одетые, мы оставались в море 30 минут (а это достаточно долго!). Выбравшись из воды, мы не стали раздеваться (чтобы не превратиться в сосульки от усиленного испарения при таком холодище), а сразу залезли вшестером на надувной плот, рассчитанный на шесть человек, и заперлись в палатке. И вот, несмотря на то что спасательный плот плавал на воде, температура которой была всего 4° , несмотря на резкий холод (-20°), на порывистый ветер, достигавший от трех до четырех баллов по Бофорту, через четверть часа температура воздуха в нашей надувной палатке поднялась до семнадцати градусов выше нуля! Затем она дошла до $+22^{\circ}$ и далее оставалась неизменной. Лучшего нельзя и желать!

Раньше потерпевшие кораблекрушение в такой воде и при таком холоде могли бы прожить на открытых «ортодоксальных» шлюпках самое большее час или полтора.

Эффективность наших палаток в борьбе против холода на море навела нас на мысль (меня и Мориса Эрцога) после несчастного случая в горах, который стоил жизни Венсандону и Анри, — что надувные плоты, сброшенные с вертолета, могут пригодиться альпинистам как уже готовые «иглу». Но в то время способ надежного крепления наших плотов на горных склонах еще не был найден. Эту проблему еще предстоит разрешить.

Итак, опасность утопления и гибели от холода или зноя сегодня устранена. Можно ли то же самое сказать о жажде и голоде? Не будем сейчас говорить о голоде, ибо потерпевших кораблекрушение все чаще и чаще находят задолго до того, когда голод становится неприемлемым. Ниже я расскажу о неприкосновенном запасе, предусмотренном для надувных спасательных плотов.

Самая трудная проблема для большинства людей (для меня-то она решена!) следующая: можно ли в случае нехватки пресной воды, пить морскую воду?

В 1966 году Всемирная организация здравоохранения издала официальное заявление, в котором предостерегала всех и вся против морской воды. Меня потрясла одна фраза: «Ни в коем случае нельзя пить морскую воду, даже смешанную с любым количеством пресной воды!»

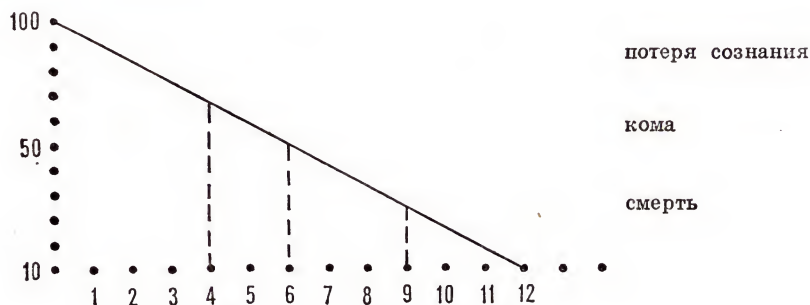
Я не сомневаюсь в честности и компетенции таких ученых, как Анри Лабори, который подписал это заявление, но я ничего не понимаю! Если морскую воду смешивать с пресной в такой пропорции, когда эта смесь становится

просто жаждоутоляющей (гипотонической), в чем же тогда опасность? А главное — почему, прежде чем принять решение о том, можно или нельзя пить морскую воду, никто не посоветовался с «практиками», хотя бы со мной или с врачом Габриэлем Ори?

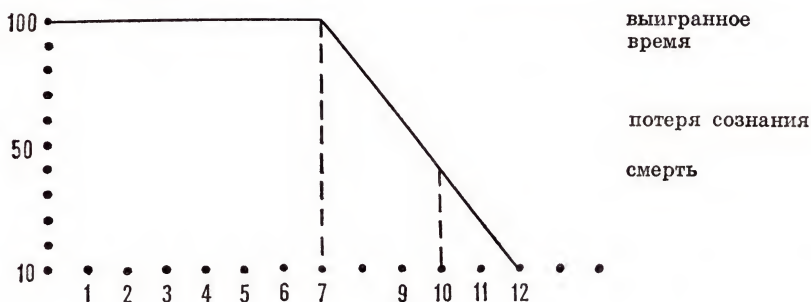
Мой друг Бернар Муатесье попросил меня опубликовать два графика, которые, по его мнению, неопровержимо докажут всем и каждому, что морскую воду обязательно надо пить, если нет пресной воды:

Обезвоживание от 100 % до 0 %

200



Без всякой воды вообще обезвоживание организма протекает регулярно и необратимо. Смерть наступает на седьмой или девятый день:



При употреблении морской воды количество воды в организме остается нормальным примерно семь дней (после этого кривая резко падает, и смерть наступает на восьмой или девятый день). Но у потерпевшего кораблекрушение сохраняется семь нормальных дней, в течение которых он может, обладая всеми своими способностями, изыскивать

иные источники утоления жажды (извлекать сок из рыб, собирать дождевую воду) или дожждаться помощи.

В первом случае человек теряет сознание на третий день! Во втором — на восьмой или девятый! Выигрыш во времени очевиден. Достаточно удвоить количество пресной воды в течение трех дней после дождя (или подхода спасательного судна), чтобы все вошло в норму.

Сегодня уже более десяти тысяч человек написали мне: *«Если бы не ваш пример, мы бы погибли».*

Пора наконец принять решение!

К сожалению, этому мешают споры между учеными различных школ. Но моряки не могут ждать, оказываясь наедине лицом к лицу с морем, они сами выбирают единственно правильный путь и... спасаются. Оставалось победить малодушие, которое, как холод, убивает потерпевших кораблекрушение за несколько часов.

Мой личный опыт внес значительный вклад в борьбу с деморализацией. Да! Я доказал, что с ней можно бороться и побеждать! Оставалось теперь донести рассказ о моем опыте до всех и убедить маловеров. На это ушло восемь лет напряженной работы. Начиная с 1952 года конференции, дискуссии, выступления в печати следовали почти непрерывно. Шаг за шагом, медленно, но верно моя идея завоевывала умы, приобретала доверие, превращаясь в уверенность. Противники ее день ото дня становятся все менее многочисленными. Но число выживших людей, оказавшихся за бортом не по своей воле, с каждым днем возрастает. Тем временем я пытался осуществить мои научные планы: прежде всего создать физиологическую лабораторию на корабле, желательно на паруснике, чтобы не было вибраций. Таким судном стала «Корифена», которая вступила в строй вскоре после катастрофы на отмени Этель. Первое плавание было испытательным, маршрут: Ла Трините — Лорьен — Гаронь — Лиссабон — Мадейра — Лорьен.

По возвращении из этой экспедиции я узнаю, что верховный комиссар по делам атомной энергии заинтересовался нашими опытами. Ему хотелось ознакомиться с основами радиобиологии обитателей морей и, в частности, выяснить, влияют ли на них продукты распада радиоактивных отходов, сбрасываемых в море (главным образом стронция-90 и радиоактивного цезия).

Можно ли обнаружить помеченные тритием элементы в телах наиболее распространенных промысловых рыб?

Один из моих сотрудников отправился в Саклей, чтобы ознакомиться с техникой таких исследований и приоб-

рести необходимые навыки. Соответствующее этим исследованиям оборудование вскоре было установлено на «Корифене». Так я приступил к изучению одной из важнейших проблем, которая определила мое будущее — проблемы загрязнения морей.

202 Официальное крещение «Корифены» состоялось в Брюсселе в 1960 году. После этого мы отправились в плавание по маршруту: Остенде — Шербур — Пеймполь — Виго — Танжер — Марсель. Во время этой экспедиции исследования и пробы доказали, что сбрасывать в море радиоактивные отходы нельзя: это опасно. Их усваивает сначала планктон, затем более крупные организмы, затем мелкая рыбешка, затем рыбешка покрупнее, затем большие рыбы, затем... человек. И при каждом таком переходе концентрация радиоактивных элементов возрастает.

То было время, когда Кусто уже бил тревогу, предостерегая против этой страшной опасности. А нас пытались заставить молчать!

Тем не менее мы продолжали свою работу. В числе прочих проблем шло изучение смертельных недугов моряков: желудочных расстройств (язва желудка), расстройств кровообращения, невралгических расстройств (морская болезнь).

Мы отправились в плавание по маршруту: Палермо — Катана — Мальта — Палермо — Виллефранш-сюр-Мер. Большая часть этого плавания была посвящена изучению морской болезни.

По возвращении в Виллефранш-сюр-Мер нам вдруг предоставилась уникальная возможность: продавался траулер типа «брикшэм» постройки 1910 года, в превосходном состоянии и куда более вместительный, чем «Корифена». У меня теперь могло быть судно, пусть не столь роскошное, зато гораздо более подходящее для нашей работы. Итак, я решаю продать «Корифену» и купить «Венчурер», который мы сразу переименовали в «Кэптен Кап» в память об Альфонсе Аллэ.

Вскоре нашелся покупатель на «Корифену». Было условлено, что по мере получения от него денежных взносов я буду соответственно делать очередной взнос за «Кэптен Кап». Увы, к несчастью, я ничего не понимал и не понимаю в такого рода делах, и все это кончилось... продажей обоих моих судов. Поистине друзья познаются в беде. Морис Эрцог, которого поддерживал полковник Криспен, устроил меня на должность медицинского советника в Национальном спортивном институте.

Примерно в то же время моя жена получила записку от

крупного промышленника Поля Рикара, который изъявлял готовность нам помочь, но не знал, как это сделать.

В конечном счете Поль Рикар сам занялся нашей судебной тяжбой, а тем временем ввел нас в свою «большую семью». С ним мы всюду чувствовали себя как дома, и благодаря ему я открыл для себя остров Амби.

Увы, обоими судами все же пришлось пожертвовать! Благодаря моему влиятельному другу и доброте кредиторов мы остались без судов и, слава богу, без долгов.

Постепенно я стал все более тесно сотрудничать с Полем Рикаром в его борьбе против загрязнения окружающей среды — атмосферы, рек и морей, особенно морей, в которые он влюблен, и главным образом в Средиземное море, — Рикар каждый год плавает по нему на своей яхте «Гарлабан».

Этому морю, превращенному в сточную яму для промышленных отходов, угрожает смертельная опасность. И чтобы предотвратить эту опасность, я добровольно встал под знамя благородной борьбы против загрязнения морей, пресных вод и атмосферы.

Время настало! Если в 1949 году моя тревога по поводу загрязнения морей казалась мне необоснованной, то теперь эта проблема стала более чем актуальной. И не случайно множатся ряды тех, кто готов бороться за жизнь на земле, за обитаемую Землю.

С потерей для меня «Корифены» и «Кэптен Капа» закрылась и очередная страница моей деятельности. Но открылась новая, когда на острове Амби, у побережья близ Сапари, была организована морская обсерватория, морской биологический центр, который должен заниматься: проблемой борьбы за чистоту морей; изучением бактерицидных свойств морской воды; аквакультурой.

Первые две задачи ясны и понятны всем. Что касается третьей, то следует пояснить: аквакультура — это изучение и интенсивное разведение морских животных на определенных контролируемых участках при естественном питании. В отличие от аквакультуры марикультура — это экстенсивное разведение тех же пород рыб на больших свободных площадях морей.

Аквакультура уже стала реальностью. Человечество получило новый источник животного протеина.

Потерпевший кораблекрушение отныне становится биологом, чтобы служить людям на новом поприще.

Сегодня надо прежде всего накормить тех, кто голодает. Речь идет не о потерпевших кораблекрушение, а о детях. Но это уже, как говорится, другая история...

Вы потерпели кораблекрушение в открытом море

204 Правила для потерпевшего кораблекрушение

1. *Поднимитесь на спасательный плот:*

- а) проверьте, хорошо ли он наполнился;
 - б) вычерпайте воду, затем осушите днище губкой;
 - в) проверьте герметичность плота, его водо- и воздухо- непроницаемость;
 - г) свяжитесь концами с другими спасательными плотами;
 - д) в х о л о д н ы х в о д а х — установите палатку.
- Прижмитесь друг к другу потеснее. Ни в коем случае не купайтесь!

В т е п л ы х м о р я х — установите палатку. Оставайтесь в одежде. Никогда не сидите на солнце. Наденьте противосолнечный шлем и темные очки;

е) посоветуйтесь с товарищами и выработайте план дальнейших действий;

ж) сразу же займитесь рыбной ловлей. Сохраняйте спокойствие и успокаивайте других.

II. *Сигнализация:*

а) радиопередатчик. Поднимите антенну и постарайтесь передавать любые сигналы о помощи. В 15.45 — на волне Мейдей;

б) зеркала. Сразу же испытайте зеркальный гелиограф: он может вам понадобиться, если над вами пролетит самолет или вблизи покажется судно;

в) ракеты } проверьте их и постоянно держите
г) дымовые шашки } наготове;

д) флуоресин (вещество, окрашивающее воду в яркий цвет на большой площади). — Бросайте его в воду только днем и только при спокойной погоде.

III. *Вода и продовольствие:*

A. Вода:

1) Если у вас есть пресная вода:

а) немедленно введите жесткий рацион — один литр на человека в день вполне достаточно;

б) тщательно оберегайте запасы воды;

в) если пойдет дождь, промойте крышу палатки, прежде чем собирать воду. Попробуйте воду на вкус, прежде чем сливать ее в резервуар.

2) Если у вас нет пресной воды:

а) пейте морскую воду маленькими дозами в течение всего дня, чтобы в целом выходило не более одного литра на человека;

б) вылавливая рыбу, делайте на ее спине надрезы в форме буквы V и пейте сок: если будете пить по глотку каждые полчаса, это даст вам необходимую дневную норму.

3) В любом случае пейте медленно, не делая поспешных больших глотков.

4) Берегите силы, почаще отдыхайте.

5) Ни в коем случае не пейте мочу!

6) Как правило, можно пить воду из растопленного синего (то есть старого) морского льда — вы это определите на вкус.

Б. Продовольствие:

1) Рыба. В открытом море все рыбы съедобны, даже балисты. Ешьте их в сыром виде.

2) Планктон. Спустите в море какой-нибудь фильтр (рубашку, плавучий якорь и т. п.). Съедайте одну-две ложки планктона в день — это могучее антицинготное средство.

3) Консервы. Не открывайте более одной банки за раз и расходуйте консервы как можно экономнее.

IV. Опасности:

А. Болезни:

1) Морская болезнь. Постарайтесь есть, иначе усиливается обезвоживание организма. Сразу примите средство против укачивания.

2) Запоры. Не обращайтесь на них внимание.

3) Страх. Помните, что паника заразна, но и хладнокровие тоже передается другим.

Б. Акулы:

1) Не выбрасывайте пищевые отходы, чтобы не привлечь акул. В крайнем случае отбросы следует во что-нибудь завернуть.

2) Купайтесь только под присмотром товарищей.

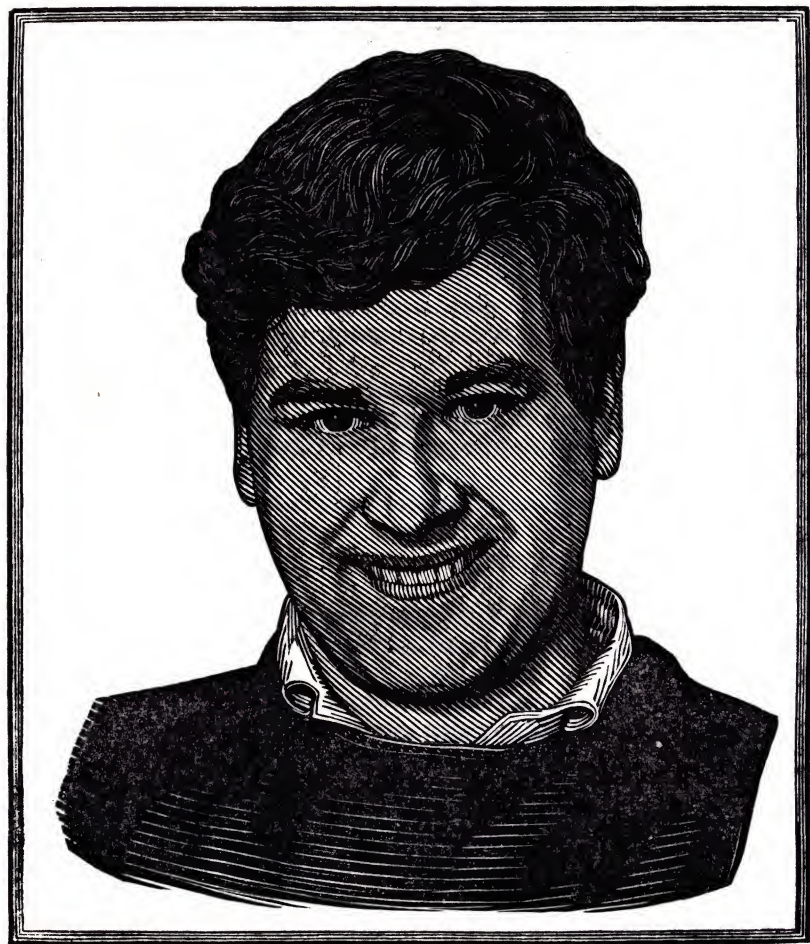
3) При приближении акул используйте специальный отпугивающий их порошок.

Верьте! Вы можете выжить!

Другим потерпевшим кораблекрушение это удалось.

И помните, что вы можете пить морскую воду шесть дней подряд, потом три дня пресную воду, потом шесть дней морскую, потом три дня пресную и так сколько угодно. И в конце концов вы спасетесь. Вас ожидает жизнь!

Чэй Блайт



НЕМЫСЛИМОЕ ПУТЕШЕСТВИЕ

Мечта о приключении

208 «Начинай с начала и не останавливайся, пока не дойдешь до конца», — советует Льюис Керролл всякому, у кого есть что рассказать. Превосходный совет! Но как распознать начало? Восемнадцатого октября 1970 года я вышел из устья реки Хэмбл на кэче «Бритиш стил», задумав плавание, какого еще никто не совершал: я хотел в одиночку обогнуть земной шар с востока на запад, не заходя ни в один порт по пути. Итак, момент старта определить нетрудно. Однако можно ли назвать этот момент началом? Пусть даже он венчал месяцы, годы размышлений, планирования, подготовки.

Но ведь откуда-то надо начинать. Может быть, это приключение началось в Олдершоте, в тот апрельский день 1966 года, когда я вошел в кабинет капитана парашютного полка Джона Риджуэя и вызвался идти вместе с ним на беспалубной дори на веслах через Атлантику? Или в сочельник 1962 года, когда я женился на Морин (с ней вы еще не раз встретитесь в этой книге)? Или в 1958 году, когда я восемнадцатилетним парнем пришел в парашютный полк? Или 14 мая 1940 года, когда я родился?

Можно привести доводы в пользу любой из этих дат. Однако я удобства ради начну, пожалуй, с ноябрьского дня в 1968 году, когда мы с Морин возвращались домой из Южной Африки на «Дитискусе», тридцатифутовой яхте класса «кингфишер», на которой я безуспешно пытался обойти вокруг света. Отличное суденышко, я прошел на нем без заходов больше 9 тысяч миль, но оно не было рассчитано на штормовые ветры и громадные волны ревущих сороковых широт. Попав в ужасную погоду в пустынных водах южнее мыса Доброй Надежды (прежде он назывался мысом Бурь), я решил, что продолжать плавание будет безумием, и отступил в Порт-Элизабет. Морин прилетела туда из Англии, чтобы вместе со мной идти домой. «Дитискус» вела себя вполне прилично, но при сильном попутном ветре и

волне управляться с ней было нелегко, я с трудом держал ее в узде. Как-то я пожаловался на это Морин, а она в ответ:

— Взял бы да пошел вокруг света в другую сторону!

Сказала просто так, хотела шуткой развеять мою досаду. И хотя голова моя тогда была занята другим, слова Морин запали в память. А что, в самом деле?..

Мы рвались домой, к нашей дочурке Сэмэнте — ей исполнился год и два месяца, — но погода ополчилась против нас. Поэтому на Азорских островах мы расстались с «Дитискусом» и пересели на самолет (яхту я забрал позже).

Прежде чем думать о новых приключениях, надо было устроиться на работу. Мне посчастливилось прямо у себя в Портсмуте получить место торгового агента компании, которая обслуживала яхт-клубы и кафе. Работа пришлась мне по душе, и я неплохо с ней справлялся, судя по тому, что вышел на четвертое место по числу заключаемых сделок.

Однако мне не сиделось на месте. Прослужив девять лет в парашютном полку (в двадцать один год я стал сержантом), я успел побывать на Ближнем Востоке, Кипре, Мальте, в Скандинавии, Канаде и Адене. Учился на курсах по выживанию в Арктике и в пустыне, участвовал в самых длинных в мире гонках байдарок, больше ста раз прыгал с парашютом, был инструктором в морском училище. В 1966 году вместе с Джоном Риджуэем на открытой дори «Инглиш Роуз III» прошел за девяносто два дня на веслах через Атлантику от мыса Код в США до островов Аран у западного побережья Ирландии. Наш переход вызвал большой интерес, со всех концов страны меня приглашали выступить с рассказом об этом плавании. В конце 1967 года я уволился в запас и приобрел пай в большом гараже. Но вылазка в сферу бизнеса кончилась неудачно: я не поладил с партнерами. В 1968 году задумал принять участие в трансатлантической гонке одиночек, и компания «Уэстфилд энджиниринг» любезно предоставила мне яхту «Дитискус». Больше того, компания не стала возражать, когда я передумал, решив вместо этого помериться силами с Робинот Ноксом-Джонстоном, Джоном Риджуэем и другими в гонках, которые потом стали известны под названием «кругосветные гонки одиночек» под эгидой газеты «Санди таймс». Как я уже говорил, для меня эти гонки кончились в Южной Африке. Правда, я не заявлял официально о своем участии и формально не мог считаться проигравшим, хоть и сошел с дистанции, но поражение было очевидным.

Конечно, меня здорово подбодрило то, что Морин тотчас отозвалась на мою просьбу вылететь в Южную Африку, чтобы возвращаться в Англию вместе со мной на «Дитискусе», хотя она до тех пор ни разу не плавала на яхтах. И все-таки я не мог отделаться от чувства, что подвел ее и всех остальных, не завершив свое одиночное кругосветное плавание.

В Южной Африке я встретил старого товарища по парашютному полку, тоже шотландца, Чика Гофа. Чик сменил армию на футбол, играл за «Чарлтон атлетик», потом перебрался в Южную Африку и продолжал увлекаться футболом. Сам бог послал мне его в мрачную пору, когда мне не давали покоя мысли о моем провале; мы обсудили грандиозный план: пересечь Анды, потом пройти на байдарке всю Амазонку. Я давно мечтал о таком походе, и горячая поддержка Чика еще больше воодушевила меня. Возвратившись в Англию, я продолжал думать об Амазонке, но не забывал и об идее, которую мне подсказала Морин, — пройти в одиночку вокруг света «в обратную сторону».

«В обратную»? Первые кругосветные плавания были совершены с востока на запад. Из Западной Европы корабли шли через Южную Атлантику, огибали Южную Америку, пересекали Тихий океан и направлялись домой через Ост-Индию и мимо мыса Доброй Надежды. Первым начинателем успешного плавания вокруг земного шара был португальский моряк Фернан Магеллан; сам он не дожил до конца путешествия, но один из его кораблей дошел до цели. Начиная свою экспедицию в 1519 году, Магеллан не сомневался, что должен быть какой-то проход сквозь неведомый (на самом деле не существующий) континент Терра Аустралис Инкогнита, простирающийся, по мысли тогдашних географов, от Южной Америки до Южного полюса. Атлантическое побережье Южной Америки было известно, тихоокеанское — тоже; правда, оно тогда не называлось тихоокеанским, ведь имя Тихий величайшему океану Земли дал Магеллан, а до тех пор бытовало название Южное море.

У Магеллана не было причин сомневаться в правоте географов, которым огромный Южный континент был необходим, чтобы «уравновешивать» Евразийский материк на севере, однако он твердо верил в существование прохода или пролива, соединяющего два океана. Проявив замечательное мужество и пережив немало бедствий, он открыл и прошел пролив, который до сих пор носит его имя. Магелланов пролив отделяет оконечность Южно-Американ-

ского материка от острова Огненная Земля, но Магеллан, естественно, не знал, что речь идет об архипелаге; он принял Огненную Землю за часть Великого Южного континента.

В 1577—1580 годах англичанин Дрейк на «Золотой Лани» повторил плавание Магеллана. Он тоже прошел Магелланов пролив, но Тихий океан встретил его жестоким штормом, который отнес «Золотую Лань» на юго-восток. Неизвестно, видел ли Дрейк мыс Горн; во всяком случае его отнесло назад достаточно далеко, чтобы он смог обнаружить открытые воды к югу от Огненной Земли, и его имя тоже осталось на карте — обширный участок моря между мысом Горн и Южными Шетландскими островами и сейчас называют проливом Дрейка. Открытие Дрейка имело большое политическое значение, поэтому его до поры, до времени держали в тайне. Испанцы и португальцы претендовали на торговую монополию в Южной Америке и Южных морях; будь Магелланов пролив единственным проходом из Атлантического океана в Тихий, можно было бы укрепить его берега и не пускать чужие корабли. Возможность огибать Южную Америку другим путем лишала Испанию и Португалию монополии.

Как ни старались сохранить секрет, слух об открытии Дрейка распространился среди моряков, и в 1616 году голландский коммерсант Лемер снарядил экспедицию во главе с Вильгельмом Корнелиусом Схаутеном, поручив этому опытному капитану из голландской Ост-Индской компании отыскать путь из Атлантики в Тихий океан, минуя Магелланов пролив. Схаутен пошел от мыса Вирхенес у входа в пролив на юг и обнаружил между Огненной Землей и островом Статен (Эстадос) проход, который в честь своего покровителя назвал проливом Ле-Мера. Он же затем обогнул высокую скалу, представляющую собой крайний южный пункт в архипелаге у оконечности Южной Америки, и назвал ее мыс Горн по имени маленького городка в Нидерландах, где родился его покровитель и многие члены команды. Мысом Горн скала эта зовется по сей день.

Словом, все первые кругосветные плаванья совершались в одном направлении — с востока на запад, и тем не менее мы говорим, что мореплаватели шли «в обратную сторону». Потому что путь этот чрезвычайно трудный. Посмотрите на глобус, и вы увидите, что к югу от сороковой параллели, если не считать оконечности Южной Америки, Тасманию и Южный остров Новой Зеландии, практически нет суши. Здесь, огибая земной шар, непрерывно дуют западные ветры, и они тысячелетиями гонят могучие вол-

ны, путь которым преграждают лишь угрюмые базальтовые скалы у мыса Горн. И Магеллан, и Дрейк, и Схаутен с великим трудом пробивались на запад, а некоторые мореплаватели и вовсе отступали. Неделями они пытались обогнуть мыс Горн или форсировать Магелланов пролив, но ветер неумолимо гнал их назад.

После того как в XVIII веке капитан Кук исследовал Тихий океан и европейцы начали заселять Австралию и Новую Зеландию, клиперы, ходившие из Европы в страны Востока, огибая мыс Доброй Надежды, стали возвращаться мимо мыса Горн. Кругосветное плавание в восточном направлении позволяло использовать преобладающие западные ветры. До прокладки Панамского канала почти одни американцы, поддерживавшие сообщение между восточным и западным побережьем США, ходили мимо мыса Горн на запад, и им подчас доставалось тяжело. А когда открылся Панамский канал, западный путь мимо Южной Америки утратил свою актуальность для всяких судов, будь то парусные или паровые.

Почти все кругосветные плавания на малых судах совершались в восточном направлении. Так шли Чичестер, Роуз, Нокс-Джонстон, так и я собирался идти на «Дитискусе» в 1968 году.

Конечно, мыс Горн огибали на малых судах и с востока. В 1895—1898 годах Джошуа Слокам, которого можно назвать отцом одиночных кругосветок, обогнул на «Спрее» земной шар, пройдя Магелланов пролив с востока на запад. Но плавание Слокама продолжалось три года, и по пути он заходил в привлекавшие его порты. В 1964—1968 годах Дэвид Льюис с двумя дочерьми не спеша обошел вокруг света в западном направлении на катамаране «Реху Моана». Он тоже форсировал Магелланов пролив и для разных целей останавливался в портах на своем пути.

Меня же манила мысль об одиночном кругосветном плавании с востока на запад без заходов. Больше того, после мыса Горн я, вместо того чтобы повернуть на север и идти через благодатные моря Полинезии и Юго-Восточной Азии, задумал держаться пустынных южных широт вплоть до мыса Доброй Надежды и только потом следовать северным курсом домой. Более увлекательный маршрут трудно придумать, и по нему еще никто не ходил.

Решился я не сразу — не так-то просто было решиться. В начале 1969 года, после плавания на «Дитискусе», я долго продолжал мечтать о путешествии по Амазонке.

Чуть ли не на другой день после возвращения домой я завел разговор о своих проблемах с моими друзьями

Фрэнком и Одри Элин, которые пригласили нас с Морин к себе в гости на несколько дней, чтобы мы, так сказать, поостыли. Фрэнк спросил, что я собираюсь делать дальше.

— Ну, сперва надо работу найти, — ответил я. — Но куда обратиться, ума не приложу. После девяти лет в парашютном полку человек по сути дела только в наемные убийцы годится, а на них спрос не так уж и велик. Да, Фрэнк, — добавил я, — ты не мог бы дать мне совет?

— С величайшим удовольствием, — отозвался он.

— Понимаешь, мы тут с Морин думали, и меня страшно привлекают две затеи, теперь надо выбрать — то ли пересечь Анды и спуститься по Амазонке на байдарке, то ли идти вокруг света в западном направлении, против господствующих ветров и течений.

— Да, я вижу, вы еще не совсем остыли, — рассмеялся Фрэнк.

Он посмотрел на Морин, она с улыбкой пожала плечами.

— Ясно, вы оба сумасшедшие, — добавил Фрэнк и прочел мне небольшую лекцию о том, что хватит с нас только что пережитого приключения.

Однако Фрэнк — хороший друг и умный человек. Окончив лекцию, он продолжал:

— Если уж ты никак не можешь обойтись без приключений, по-моему, западная кругосветка куда веселее. Идти против ревущих сороковых — это же здорово!

Но за приключения надо платить. Какой бы из двух вариантов я ни избрал, прежде чем думать о нем всерьез, надо найти источник финансирования. Кто может быть заинтересован в том, чтобы выделить мне средства? Мы с Фрэнком обсудили этот вопрос и заключили, что кругосветное плавание скорее найдет поддержку.

От Фрэнка и Одри мы поехали в Ньюкасл-апон-Тайн, где живет мать Морин, и я немало часов провел в городской библиотеке, изучая книги об Амазонке и о ветрах земного шара. Затем мы возвратились к себе в Портсмут; я приступил к поискам работы и в конце концов получил должность торгового агента, о которой уже говорил. Но при этом не забывал о своих планах. Созвонился с знакомым репортером в Лондоне и отправился к нему в столицу, чтобы посоветоваться с ним. Он сказал, что мои идеи вряд ли могут рассчитывать на солидную поддержку, но уж если на то пошло, у амазонского проекта, пожалуй больше шансов на успех. В общем он меня не обнадежил. Похоже было, что мне и впрямь лучше уговориться и привязаться к служебной лямке.

В марте я поехал в Бирмингем на смотр морской техники и там познакомился с человеком по имени Терри Бонд. Он прежде работал в газете «Бирмингем пост», а теперь решил открыть собственную информационную контору. Мы осмотрели выставку вместе, и я проникся к нему глубокой симпатией. В разговоре Терри Бонд спросил меня, можно ли еще совершить на морях что-нибудь выдающееся, чего никто не совершал. В ответ я мог назвать только кругосветное плавание с востока на запад. И добавил, что втянуть кого-либо в такую затею было бы не просто, ведь тут нужна совершенно особая яхта и самое лучшее снаряжение, а это все деньги, притом немалые.

— Ну а ты, если бы получил подходящую яхту, пошел бы? — поинтересовался Терри.

Я ограничился коротким «да», не стал объяснять, что не один месяц об этом мечтаю и тщательно изучаю обстановку.

Какие возможности у простого парня, без богатой родни, осуществить одиночное кругосветное плавание? Я родился в 1940 году в Хоике, в Шотландии, в семье железнодорожника. Учился в местной школе, пятнадцати лет оставил учебу и поступил учеником на трикотажную фабрику. Однако фабрика меня не удовлетворяла, хотелось большего, и в восемнадцать лет я сделал то же, что делают многие молодые ребята, которых манит приключение, — пошел служить в армию, притом в самые интересные, на мой взгляд, войска — парашютно-десантные. Служба в парашютном полку дала мне очень много. В частности, я получил основательную подготовку по технике выживания, приобрел отличных друзей, узнал чувство ответственности. Но разумеется, состояния я там не нажил.

А вот переход на веслах через Атлантику в 1966 году неожиданно принес мне приличный доход от книги, которую написали мы с Джоном Риджуэем, а также от телевизионных и других выступлений. На эти деньги я приобрел упоминавшийся выше пай в гараже и домик в Портсмуте. Предприятие с гаражом, как я уже говорил, не увенчалось успехом. Попытку участвовать в кругосветных гонках в 1968 году я смог осуществить благодаря любезности Р. Нирупа из компании «Уэстфилд энджиниринг», предоставившей мне «Дитискус»; Невилля Вуда из морского училища в Саутси, обучавшего меня навигации и технике управления яхтой; Фрэнка Элина; Билла Коттелла и членов Королевского Южного яхт-клуба, оказавших мне

всестороннюю помощь, а также благодаря разным фирмам, снабдившим меня продовольствием и снаряжением.

Это предприятие тоже кончилось для меня провалом. Сумей я пройти без заходов вокруг света, мне, возможно, удалось бы выиграть учрежденный газетой «Санди таймс» приз в 5 тысяч фунтов стерлингов и воспользоваться прочими благами, которыми мир награждает победителя. На самом деле я дотянул только до Южной Африки и почти все оставшиеся деньги истратил на авиабилет для Морин, чтобы она могла вместе со мной идти на яхте обратно. Но мы не пошли дальше Азорских островов, и мне еще предстояло привести оттуда «Дитискус» в Англию. Я уже не говорю о том, что на моем попечении находились Морин и Сэмзанта. Разве можно тут помышлять о кругосветном плавании, которое обойдется по меньшей мере в несколько десятков тысяч фунтов!

215

И все-таки мысль о западной кругосветке не шла у меня из головы. Ведь если идея достаточно хороша, ее иногда можно обратить в деньги... Морин поддерживала меня. Она понимала, что значит для меня эта мечта, и вместо упреков в неблагодарности я слышал от нее только сочувственные и одобрительные слова.

Мне нужно было двадцать, тридцать, сорок тысяч фунтов. Но я мог кое-что предложить взамен. Если мне удастся совершить плавание, какого никто еще даже не пытался предпринять, финансирующая сторона не останется в проигрыше. Современный бизнес — мудреная штука. Компаниям бывает выгодно финансировать соревнования по гольфу, теннисные турниры, скачки и всякие прочие затеи. Смогу ли я найти желающих финансировать мое плавание? Мне думалось, что смогу.

Выполнив бесконечное количество расчетов, я заключил, что моей яхте, чтобы выдержать предстоящее ей чудовищное напряжение, нужен стальной корпус. Что до парусного вооружения, то сперва я остановился на двухмачтовой шхуне: во-первых, площадь парусов будет распределена на две мачты (это важно при одиночном плавании, так как можно паруса делать меньше и с ними тогда легче работать), во-вторых, если потеряю одну мачту, есть надежда сохранить другую. Я постоянно изучал карты ветров и течений, занимался предварительной прокладкой курсов, вычислял расстояния.

Под конец лета 1969 года я взял на службе отпуск, чтобы отправиться на Азорские острова за «Дитискусом», и незадолго перед вылетом решил написать Терри Бонду.

Вот что гласило мое письмо с пометкой «Лично, конфиденциально».

«С тех пор как я вернулся домой, меня не оставляет одна идея, над которой я думал на всем пути от Африки. Сразу по возвращении я начал собирать информацию, выяснять детали предполагаемого плавания и теперь убежден, что оно вполне возможно. По сути дела речь идет о кругосветном плавании без заходов, но маршрут отличается от обычного: я хочу пройти не с запада на восток, а с востока на запад. На первый взгляд может показаться, что тут нет ничего особенного, но могу заверить тебя, что между этим путем и обычными огромная разница. Объяснять все слишком долго, в письме всего и не охватить, я даже не буду пытаться. Не возьмешься ли ты привлечь внимание общественности к этой затее. По-моему, не мешало бы заранее спланировать это дело и приступить к нему. Если ты согласен, желательно переговорить возможно скорее. Поскольку время — мой первый враг, хотелось бы встретиться с тобой на этой неделе: ведь мне скоро отправляться на Азорские острова. Работа предстоит огромная, особенно мне поначалу, но я не могу приступить пока мы не повидаемся. Если ты и твоя контора беретесь за эту задачу, нам надо встретиться немедленно, и я предлагаю тебе приехать в Портсмут, переночевать здесь, а на другое утро вернуться. Так мы в минимальный срок сделаем максимум работы».

Терри тотчас отозвался. Он приехал к нам в Портсмут, и мы все основательно обговорили. Терри считал, что поскольку мой план предусматривает для яхты стальной корпус, надо прежде всего обратиться за поддержкой к стальным компаниям. Он не меньше моего был убежден, что идея западной кругосветки заслуживает внимания, и я отправился на Азорские острова в приподнятом настроении.

Вообще-то я рассчитывал, что вместе со мной на «Дитискус» пойдут два моих товарища, но тут выяснилось, что у них полно дел, и пришлось мне вести яхту одному. Само плавание заняло всего две недели, но перед тем еще неделя ушла на то, чтобы решить одну чисто техническую проблему. Кран, который в свое время извлек из воды «Дитискус», успел перейти во владение НАТО, и власти на Азорах полагали, что его надлежит использовать только для натовских целей. И так как другие краны негодились, я попал впросак. В конце концов, обрыскав все инстанции, я добился через Лиссабон позволения воспользоваться краном НАТО, чтобы спустить яхту на воду, и проблема благополучно разрешилась.

Морин вышла на моторной лодке, чтобы встретить «Дитискус», и первым делом сообщила мне, что есть письмо от Терри. Письмо начиналось многообещающим «я кое-чего добился...». Дальше Терри сообщал, что обсудил мой план с одним своим другом, Патриком Макнеером-Уилсоном. Он член парламента и неплохо разбирается в делах стальной промышленности, так как занимался ими по поручению своей партии. Патрик Макнеер-Уилсон посоветовал добиваться встречи с руководителем информационной службы Британской стальной корпорации (эту должность тогда занимал У. Кемп). В конце письма Терри просил меня сообщить ему по телефону, когда я мог бы приехать в Лондон для такой встречи.

217

Мне, естественно, надо было возвращаться на службу, поэтому выбрать время для поездки в Лондон было не так-то просто, а Макнееру-Уилсону предстояло участвовать в партийной конференции консерваторов. То да сё, в итоге наша встреча с мистером Кемпом состоялась только в последних числах октября. Тем временем мы с Терри подготовили подробный проспект с изложением нашего плана, с картами и эскизами нужной мне яхты.

Беседа с У. Кемпом и его коллегами из Стальной корпорации прошла как будто бы неплохо. Сначала я сделал небольшое сообщение, потом меня засыпали вопросами, и я постарался на все ответить. Разумеется, решение не могло быть принято тут же, не сходя с места. Мистер Кемп сказал, что ему надо еще многое выяснить, и пообещал дать нам знать письмом, берется корпорация финансировать наш план или нет.

И потянулось томительное ожидание. Ждать сложа руки вообще не по мне: я должен заниматься делом, должен хоть что-то предпринимать. Вспомнилось напутствие, которым нас проводил один доброжелатель, когда мы у мыса Код садились в «Инглиш Роуз III», чтобы идти на веслах через океан:

— Вам понадобится терпение, терпение прежде всего.

Я изо всех сил старался быть терпеливым и все-таки не давал покоя Терри, твердил ему, что надо проявить больше активности, искать другие источники финансирования на случай, если Стальная корпорация нам откажет. Но Терри мудро стоял на своем: дескать, было бы нечестно идти с нашим проектом еще куда-то, пока нет ответа от Британской стальной корпорации.

Наконец ответ пришел. Шестого декабря Терри получил коротенькое письмецо от мистера Кемпа. В нем говорилось:

«Ваш проект с Чэем Блайтом, естественно, вызвал немалую дискуссию, зато теперь я рад сообщить вам, что мы в принципе согласны его поддержать.

Однако нам хотелось бы участвовать в решении вопроса о конструкции яхты и других проблем, поэтому, прежде чем будет принято окончательное решение, вам нужно всесторонне обсудить это дело с членом правления корпорации, мистером У. Ф. Картрайтом, он довольно опытный яхтсмен, и ему поручено заняться вашим планом».

218

Не берусь описать, что я испытывал. Что чувствуете вы, когда внезапно сбывается ваша мечта? Конечно, мой проект кое-что сулил Стальной корпорации, но ведь я очень много запрашивал, предоставляя им как говорится, верить мне на слово, что я не подведу. Пока тянулось долгое ожидание, я не раз говорил себе, что из моей затеи ничего не выйдет. И вот она становится вполне реальной! Конечно, еще не все трудности позади... Предстоит встреча с мистером Картрайтом. Сумею ли я убедить его? Должен суметь!

Характеризуя У. Ф. Картрайта как «довольно опытного яхтсмена», мистер Кемп сильно преуменьшил. У. Ф. Картрайт, еще до второй мировой войны участвовавший в океанских гонках,— член знаменитого яхт-клуба и, несомненно, один из самых заслуженных яхтсменов Англии. До национализации металлургической промышленности он занимал должность директора-распорядителя Валлийской стальной компании, потом стал заместителем председателя Британской стальной корпорации. Сам того не зная, я приобрел в его лице лучшего союзника, какого только мог себе пожелать. Во время долгого ожидания, когда мне казалось, что ничего не делается, мистер Картрайт защищал мой план от многочисленных атак. Особенно ярким оппонентом оказался один из видных специалистов, к которым БСК обратилась за консультацией. Он постарался опорочить мою идею, назвал проект «наивным», обо мне же сказал, что я скорее «лихой гонщик», «каскадер», чем опытный моряк. Да и мысль о кругосветном плавании против ветра вряд ли может кого-либо поразить, а вот гонки могут привлечь интерес. Впрочем, консультант отдавал должное «беспредельной отваге и пылу» автора проекта.

Подозреваю, что на том бы все и кончилось, если бы не мистер Картрайт. На возражения эксперта он ответил докладной запиской, сочетающей зоркость и великолепное понимание самой сути приключения и романтики. Отправляясь в Лондон для беседы с У. Ф. Картрайтом, я ничего не

знал об этом, но потом мне довелось прочесть его записку, и я понял, сколь многим ему обязан. Он соглашался, что кругосветное плавание само по себе уже не «изюминка», однако возражал против утверждения, что только гонки могут привлечь интерес. Мол, интерес определяется тем, как будет осуществлено плавание. Мистер Картрайт напомнил о трансатлантическом переходе Хамфри Бартона в 1950 году из Фалмута в Нью-Йорк на двадцатипятифутовой яхте «Доблесть XXXV». Это были не гонки и не одиночное плавание: просто Бартон решил проверить свое убеждение, что можно пересечь океан против господствующих ветров на маленьком суденышке; такое плавание считалось тогда чрезвычайно трудным, так что Бартон сделал большое дело своим экспериментом.

219

Затем мистер Картрайт отвергал сравнение меня с «каскадером».

«Возможно, — писал он, — в мореходном опыте Блайта есть изъяны, но на его счету немало пройденных миль».

Он безоговорочно поддерживал мою мысль о том, что корпус яхты для такого плавания должен быть стальным. Зато выбор парусного вооружения шхуны он не одобрил — и, конечно, он был прав. В конечном счете, я остановился на вооружении кэча; во-первых, это давало страховку в виде дополнительной мачты, во-вторых, намного облегчало ход против ветра.

Но что самое главное — мистер Картрайт совсем не был склонен с ходу отвергать мой проект. Он допускал, что некоторые из моих идей «наивны», однако считал, что это дело поправимое. Душой он уловил, что мной движет и чего я добиваюсь, и стремился помочь мне.

В последний день 1969 года мы с Терри, по предложению мистера Кемпа встретились с У. Ф. Картрайтом, чтобы, как говорится, развить успех. Правда, я был совсем не в форме: на меня навалился ужасный грипп. Приехал я под вечер в Лондон с таким насморком, что едва мог говорить, и с высокой — около тридцати восьми — температурой, чем изрядно напугал Терри. Мы решили, что лучшим лекарством будет добрая порция рагу с пряностями на ужин. Возможно, острое блюдо и впрямь прибавило мне энергии, тем не менее на другое утро я все еще чувствовал себя скверно. Однако я сказал себе, что ничто не должно помешать нашему совещанию, и мистер Картрайт явно сделал мне скидку, потому что в итоге мы не только договорились, что БСК берется финансировать плавание, но и получили конкретную рекомендацию пригла-

снить конструктором мистера Роберта Кларка и назвать яхту «Бритиш стил».

Управление корпорации находится на Гроувнэ-плейс, контора мистера Кларка — на Элбимал-стрит, расстояние небольшое. На радостях я совсем забыл про болезнь, и мы тут же отправились к Роберту Кларку. Боюсь только, мы произвели не очень выгодное впечатление на знаменитого конструктора. Он держался учтиво, терпеливо выслушал нас; но судите сами: являются вдруг два молодых человека, один сразу признается, что мало смыслит в яхтах, другой из-за насморка говорит так невнятно, что вообще ничего не разберешь. А нужна им яхта стоимостью во много тысяч фунтов, у нее должен быть стальной корпус, ее строительство должно начаться незамедлительно, и человек с насморком заявляет, что собирается пройти на ней в одиночку вокруг света в западном направлении. В довершение всего эта странная пара утверждает, что заплатит за яхту Британская стальная корпорация...

Что бы ни думал в глубине души мистер Кларк, он все внимательно выслушал, после чего выразил готовность сконструировать такую яхту и назвал цену в фунтах, которую сразу перевел в гинеи — дескать, с гинеями проще!

Как только мы ушли, он на всякий случай позвонил в БСК. И убедился, что мы не бредили и не сочиняли, а говорили чистую правду. Так возникло еще одно рабочее звено прекрасного сотрудничества и был сделан решающий шаг к осуществлению моей мечты.

Вечером я слег с плевритом.

От мечты к действительности

Мы с Морин собирались пойти в Королевский Южный яхт-клуб на новогодний бал, но, когда я вернулся из Лондона, она тотчас отправила меня к врачу. А врач заявил, что я догулялся до плеврита, и велел немедленно лечь в постель. Я был слишком возбужден, чтобы беспокоиться из-за болезни. Меня больше огорчало другое: хотелось скорее рассказать Морин обо всем, что происходило в Лондоне, а я задыхался и почти не мог говорить! Поминутно останавливаясь, чтобы перевести дух, я все же описал ей, как проходили наши переговоры с представителями Стальной корпорации и с Робертом Кларком. Не лучший способ встречать Новый год, но я был вполне счастлив. Правда, Морин, похоже, не разделяла моего ликования, потому что болезнь принялась за меня всерьез и выглядел я отвратительно.

На другое утро, 1 января 1970 года, Морин поставила кровать в гостиной, чтобы я мог видеть ее и слышать, кто звонит. Позвонил Роберт Кларк, она объяснила, что я болен, не могу подойти к телефону; тогда он попросил передать, что приступает к работе над яхтой, и это было для меня лучшим лекарством.

Морин не могла все время сидеть со мной. Наше материальное положение требовало, чтобы мы оба работали, и Морин дежурила на телефонной станции; Сэмэнту она водила в детский сад. Первые дни нового года у нее был отпуск, но с 5 января ей пришлось снова выходить на службу. К тому времени мне стало гораздо лучше, я уже мог сам отвечать на звонки. А дел было непочатый край: найти фирму, которая будет строить яхту по чертежам Кларка, решать всякие будничные проблемы. Да-да, повседневная жизнь идет своим чередом и тогда, когда внезапно осуществляется великая мечта. Телевидение попросило меня прибыть в Саутгемптонскую студию и выступить в одной из программ 7 января; на 8 января в одной

организации была назначена моя лекция, и так далее и тому подобное. Я сумел выполнить все свои обязательства (правда, Морин уговорила телевизионщиков, чтобы меня в оба конца отвезли в теплой машине). Мне посчастливилось, что обо мне заботилась Морин. И плеврит не оставил никаких осложнений.

Поднявшись на ноги, я, само собой разумеется, тотчас должен был выйти на работу. Все мое свободное время уходило на письма, звонки и поездки в поисках верфи, которая не только взялась бы построить стальную яхту, но и гарантировала бы сдачу корпуса не позже июля.

222

Ужасное время... Какая-нибудь верфь дает знать, что, возможно, примет заказ; я уже ликую, а потом следует окончательный ответ: нет, к июлю управиться невозможно. И сердце обрывается, и кажется, что вся затея обречена на провал, но тут же берешь себя в руки и говоришь себе: сколько бы ни было преград, *все равно добыю своего*. Я непременно должен был выйти в море осенью 1970 года. Во-первых, все мои планы основывались на этом сроке, во-вторых, я хотел быть *первым* одиночкой, прошедшим вокруг света без заходов с востока на запад, а если я замешкаюсь, если старт отложится на год, меня могут опередить.

Мы с Морин старались в это время вести дневники. И хотя записи подчас были довольно бессвязными, все же они как-то отражают наши заботы и тревоги. Приведу несколько выдержек, начиная с той поры, когда я еще лежал в постели с плевритом.

«2 января (Морин). Составила списки разных дел. Чэй идет на поправку, но не хочет признаваться, боится, что я перестану его баловать, как только узнаю, что ему полегчало. Ох, мужчины! Теперь, когда Британская стальная корпорация решилась, понемногу начинаю привыкать к мысли, что Чэй снова укатит. Что бы я ни чувствовала, что бы ни думала, буду поддерживать Чэя во всех его затеях. Нельзя мешать мужчине в том, что составляет смысл его жизни, даже если тебе кажется, что это в твоих силах. Мое дело заботиться о том, чтобы в нашем доме всегда было счастье, радость, веселье и, главное, доверие».

«5 января (Чэй). Звонил Роберт Кларк, сообщил основные данные: наибольшая длина — 58—59 футов, осадка — 8 футов, ширина — 12 футов 8 дюймов, водоизмещение — 14,5 тонны. Изрядное суденышко! Дозвонился до судостроительной фирмы братьев Джойс — загружены до августа. Попробую обратиться к фирме «Воусперс».

«8 января (Чэй). Начинаю всерьез волноваться из-за корпуса».

«11 января (Чэй). Переговоры с фирмой «Воусперс» назначены на вторник».

«13 января (Чэй). Встретился с представителями фирмы, объяснил ситуацию. Меня приняли чрезвычайно любезно, обещали сделать все возможное, но посоветовали не прекращать поиски. Задали ряд вопросов о конструкции яхты, на которые может ответить только Роберт Кларк».

«13 января (Морин). После разговора с фирмой «Воусперс» Чэй отправился в фирму бр. Джойс и спросил мистера Джойса, не возьмутся ли они построить яхту. Но фирма завалена заказами. Следующая на очереди — яхта для одного канадца. Мистер Джойс дал нам адрес этого канадца и предложил написать ему, спросить, не согласится ли он, чтобы начало строительства его яхты было отложено. Написали сегодня вечером, остается надеяться».

«17 января (Чэй). Ездил в Лондон — Роберт Кларк заболел, лежит дома. Запомнить на будущее: непременно справляться по телефону загодя. Поехал домой к Роберту Кларку и получил ответы для фирмы «Воусперс»».

«19 января (Чэй). Ездил на остров Уайт, узнавал, не примет ли заказ фирма «Гроувз и Гаттеридж». Обещали подумать».

«21 января (Чэй). Терри пишет, что пытается устроить встречу с главой фирмы «Суон», Хантером».

«22 января (Чэй). Письмо от Роберта Кларка с кое-какими вопросами. Надо повидаться с Терри, у нас еще не продумано до конца разделение обязанностей. Выезжаю на снотворном. Господи, до чего же я устал! И все из-за этих забот; приду в норму только тогда, когда уладится дело с корпусом. Почти все мысли — о нем. Если кто-нибудь думает, что были бы деньги, а все остальное просто, пусть-ка попробует... Заботы на каждом шагу».

«23 января (Морин). Торжественный ужин — бараний рубец с потрохами. Здорово кутнули. О яхте почти не было речи, зато обсудили некоторые моменты снаряжения».

«24 января (Морин). Проснулась с дикой головной болью. Вшестером одолели две с половиной бутылки виски, а сегодня вечером предстоит еще один такой же ужин!»

«25 января (Морин). Оба чуть живые. Сэмэнта весь день вела себя как ангел, словно понимала наше состояние».

«26 января (Чэй). Не сплю, и все тут. Не потому, что думаю о плавании, нет, — боюсь, как бы все не сорвалось».

Уверен, как только начнется работа над корпусом, мне сразу станет легче. О, хоть бы скорей».

«7 февраля (Морин). В полдень забрали Сэмэнту и поехали в Лондон. На три часа была назначена встреча с Робертом Кларком. Чэй получил несколько чертежей и обсудил с Робертом кое-какие изменения».

«9 февраля (Морин). Чэй всерьез приступил к тренировкам и физическим упражнениям. Тренировки для Чэя — могучее подспорье».

224

«21 февраля (Морин). В Королевском Южном яхт-клубе — лекция Майлза Смитона. Мы не смогли пойти: Чэю пришлось спешно ехать в Бирмингем. Чэй волнуется, не может найти специалистов по стальным конструкциям, обладающих достаточным опытом строительства малых судов. Это просто ужасно: тебе отпускают деньги на яхту, а ты не можешь найти фирму, которая построила бы ее к нужному сроку».

«28 февраля (Морин). Чэй разговаривал с Роном Эйми, у которого есть большая крейсерская яхта. Рон Эйми разрешил Чэю походить на ней членом команды. Таким образом Чэй на практике познакомится с большой яхтой, а также с новейшим снаряжением. Чэй очень доволен».

«2 марта (Чэй). Вот так, уже и март начался, а у нас новое разочарование. «Гроувз и Гаттеридж» отказались».

«3 марта (Морин). Ну и денек! Я обзвонила 29 судостроительных фирм во всех концах страны, сообщила основные технические условия и крайний срок сдачи. Только шесть фирм согласились подумать, завтра надо звонить снова: они все взвесят и скажут, могут ли уложиться в назначенный срок и все такое прочее. Большинство сразу отказывалось, как только я говорила, что корпус должен быть готов к 1 июля. Июль уйдет на оснащение яхты, еще полтора-два месяца займут испытания. Ладно, есть надежда — и то легче. Чувствую, что кто-то из них возьмется. Вот увидишь, милый Чэй, — скоро дело пойдет!»

«4 марта (Морин). Дозвонилась до трех фирм из шести, с которыми условилась вчера. Одна попросила прислать чертежи, две отказали».

«5 марта (Морин). Дартмутская фирма «Филип и сын» полагает, что справится с заказом».

«7 марта (Морин). «Филип и сын» еще не дали окончательного ответа, но 75 шансов из 100, что возьмутся».

«11 марта (Чэй). Печальный день — фирма «Воусперс» отказала нам. Позвонил в Дартмут — думают, что смогут

уложиться в срок. На 17 марта у нас с Терри назначен ленч с сэром Джоном Хантером из фирмы «Суон». Сомневаюсь, чтобы тут что-нибудь вышло, но поглядим».

«14 марта (Чэй). Состоялся ленч с сэром Джоном Хантером. Он очень заинтересовался, сказал, что подумает, может ли чем-нибудь помочь, но ничего не обещает. Условились, что в пять часов я позвоню ему. Ответ: ничего не выходит».

«18 марта (Чэй). Британская стальная корпорация утвердила строителями фирму «Филип и сын».

«21 марта (Чэй). Отправился в Дартмут. Отличный город — все тут говорит о лодочном спорте. Три с половиной часа провел с руководителями фирмы, выясняя разные вопросы. В конце концов все выяснили».

225

«22 марта (Чэй). Звонок от Роберта Кларка — чертежи фирме «Филип и сын» отправлены, на два месяца им работы хватит. Лед тронулся!»

«26 марта (Морин). На выходные дни Чэй пошел на яхте во Францию. В понедельник он должен вернуться. И у меня будут выходные. Постараюсь управиться с разными мелкими делами, которые все откладывала».

«29 мая (Чэй). Только что вернулся из пасхального похода в Шербур. Вместе с Фрэнком Элином, Вилли и Девидом Дайером ходили на яхте Билла Коттелла. До чего же здорово было снова идти под парусами! Забыл все заботы и тревоги, разрядка получилась полная».

«30 марта (Морин). Эти «холостяцкие» каникулы буквально возродили наших ребят!»

Но ликование длилось недолго. Второго апреля с Дартмутской верфи позвонили, что все готово для закладки киля, а вот технические условия на стальной лист до сих пор не получены.

Срочно звоню Роберту Кларку, однако как назло не могу разыскать его по телефону. Какая досада!

Напрасно я горячился и выходил из себя. Конструировать и строить такую большую яхту, как «Бритиш стил», к тому же предназначенную для одиночного плавания вокруг света, — огромный и сложный труд. Я хотел, чтобы все делалось одновременно, то есть желал невозможного. Взять хотя бы ту же сталь. Чтобы наилучшим образом выявились ее прочностные свойства, листы надо было изготовить в точном соответствии с техническими условиями, потом испытать, подвергнуть дробоструйной и противокоррозионной обработке. Словом, тьма возможностей для заминок, и если на самом деле заминок было

очень мало, то всецело благодаря превосходному сотрудничеству между БСК, верфью и конструктором.

Мне исключительно повезло на хороших людей в Стальной корпорации. Я говорил уже, как обязан заместителю председателя корпорации мистеру У. Ф. Картрайту, который сам участвовал в океанских гонках. Заведующий отделом прессы Джон Данкли, непосредственно занимавшийся моей проблемой, не раз ходил под парусом на ялике. Опытным яхтсменом был и сотрудник его отдела Филипп Уолфинден. Он немало плавал в море, и ему в БСК поручили координировать действия сторон, участвующих в осуществлении моего проекта. Все нити сошлись в его руках, он решал тысячу проблем. Когда я выходил из себя, Фил оставался трезвым, терпеливым и все улаживал. У меня нет слов, чтобы полностью выразить свою благодарность ему и его коллегам.

Чтобы отвлечься и не так терзаться, я все больше налегал на физическую тренировку. Составил график ежедневных пробежек — утром покороче, вечером подлиннее. Стал меньше есть, особенно сладкого, вспомнил разные упражнения, которыми занимался в армии.

24 апреля было отмечено важным событием. В моем дневнике записано:

«Сегодня наконец-то кончилась говорильня. Теперь уж точно лед тронулся. Я позвонил на верфь в Дартмут, и мне сообщили: «Сталь для корпуса получена, и мы заложили киль». Эти слова прозвучали для меня как небесная музыка. Заказал столик в Королевском Южном яхт-клубе, чтобы отметить это событие. Теперь, как начнет поступать материал, дело пойдет быстро. Нелегко со всеми этими заботами да тревогами, и ведь на всем отражается — на поступках, словах, на отношениях в семье. У нас с Морин до сих пор нервы на взводе. Правда, мы разработали способ бороться с раздражительностью, и он нас здорово выручает. Если мы все-таки заводимся, то совсем ненадолго».

9 мая я снова отправился в Дартмут. В половине одиннадцатого вошел в гостиницу, а около одиннадцати часов, разобрав свои вещи, приняв душ и переодевшись, уже сидел в машине, готовый ехать на верфь. Чему-чему, а быстро переодеваться вас в армии научат!

Въезжаю на территорию верфи — вот оно! Услышав по телефону, что киль заложен, я испытал огромную радость, а увидев его своими глазами — восторг. Несколько минут я сидел, не выходя из машины, и просто глядел. Да, немало труда пришлось затратить, зато теперь я пол-

ностью вознагражден... Жаль только, нет рядом со мной Морин, чтобы разделить мои чувства.

Потом я тщательно осмотрел заложенный киль, восхищаясь замечательным искусством строителей. Встретился за ленчем с руководителями компании и верфи, и глава фирмы заверил меня, что яхта будет готова в срок. После ленча прошел по всей верфи, познакомился и поговорил с людьми, которым предстояло строить мою яхту. Отличный народ! И как только выдался случай, позвонил Морин, чтобы поделиться с ней своими впечатлениями.

14 мая мне исполнилось тридцать лет. Морин записала в дневнике:

«Я уложила Сэмэнту пораньше, и мы с Чэем пообедали при свечах; было очень уютно. Последнее время мы мало бываем вместе, поэтому я особенно дорожу такими вечерами. Просто не верится, что Чэю уже тридцать лет. Когда он утром проснулся и вспомнил, что ему тридцать, то даже слегка расстроился. Сэмэнта, наше солнышко, спела: «С днем рождения, папуля...»».

Очередной уикэнд мы решили посвятить отдыху и совершить вылазку в Уэльс. Выехали из дома в шесть часов вечера в пятницу и прибыли на место довольно поздно. Тем не менее рано утром были на ногах. До чего же хорошо в горах! Мы отлично прогулялись. Тропа была не очень ровная, и почти всю дорогу я нес Сэмэнту на плечах. Проверка моей спортивной формы показала, что она далека от прежней и что я набрал лишний вес. Когда много времени живешь на свежем воздухе и обретаешь хорошую форму, в ноздрях как бы ощущается особый аромат бодрости. В тот день я ощутил только слабое веяние, но не сомневался, что бодрость ко мне вернется в полной мере.

В воскресенье, захватив еду, мы снова устроили поход. Погода была великолепная, мы даже вздремнули на солнце. Словом, оба хорошо отдохнули. Однако вечером надо было возвращаться в Портсмут, и на обратном пути мы почувствовали, как снова растет нервное напряжение. Твердили себе, что нельзя поддаваться, пусть нервы еще отдохнут, но легко сказать... Через несколько дней Морин записала в дневнике:

«Мы с Чэем стали похожи на заводных кукол, делаем все механически, автоматически, об усталости думать некогда. Но ведь совсем без отдыха нельзя, а не то надорвемся, и останется «Бритиш стил» без команды».

Мой дневник становится все более сумбурным. Я продолжал служить в своей фирме, но каким-то образом надо

было вырываться в Лондон, в Дартмут, к парусным мастерам, к поставщикам приборов, к специалистам по оснастке — всех и не счесть, кто прямо или косвенно участвовал в подготовке моего плавания. Перечитывая теперь записи Морин, я вижу, какая нагрузка легла на ее плечи, сколь многим я ей обязан. В конце июня она взяла отпуск у себя на телефонной станции и вместе с Сэмэнтой отправилась к матери в Ньюкасл. Перед отъездом она записала:

«Я с таким нетерпением ждала отпуска, но куда приятнее было бы, если бы мы с Чэем могли провести вместе несколько дней. Но просить его не стану: у него сейчас слишком много забот, чтобы думать еще и о жене, которая мечтает вспомнить медовый месяц. Надо будет составить список всех дел, которые я должна сделать, пока буду в Ньюкасле: подсчитать, сколько понадобится провианта, продумать, что где заказать, и так далее. Мне кажется, Чэй ждет не дожидается, когда мы уедем. У него столько деловых свиданий, а, когда мы дома, он старается больше побыть с нами и поневоле запускает какие-то важные дела».

Теперь и впрямь было похоже на то, что «Бритиш стил» будет спущена на воду в августе, и в октябре я смогу двинуться в путь. Стальная корпорация решила, что пришло время официально объявить о проекте, и назначила на 16 июля пресс-конференцию в отеле «Савой» в Лондоне. Разумеется, я очень волновался, но мы устроили накануне репетицию, и в конечном счете все оказалось не так уж страшно, как я себе представлял. Председательствовал мистер Картрайт, и меня встретили тепло. Пришло множество журналистов, нам задали около полусотни вопросов, по большей части весьма толковых и конструктивных. Меня удивило, как хорошо многие журналисты разбираются в технических тонкостях. А каким облегчением было сознавать, что наконец-то мои планы преданы гласности, общественность знает, что я задумал, не нужно больше отмалчиваться и секретничать.

Надо было решать вопрос о работе. До сих пор я честно выполнял свои обязанности торгового агента, но с каждым днем становилось все труднее совмещать службу и подготовку плавания. Моя служба мне нравилась, и в фирме ко мне хорошо относились, тем не менее у меня не оставалось другого выхода, кроме как уволиться, и я подал заявление об уходе с конца июля. Тем самым прибавилась еще одна забота, ведь я оставался без заработной платы, но что поделаешь?

Морин использовала свой отпуск в Ньюкасле на то, чтобы составить списки продовольствия, которое понадобится мне в плавании. Часть мы получили в дар от щедрых фирм, часть надо было закупать самим. Наши средства были крайне ограничены, и Морин изо всех сил старалась следить за тем, чтобы они расходовались разумно. При этом она ухитрилась наряду с самым необходимым припаси и кое-какие лакомства. Поступающие с разных концов товары складывались в нашем гараже.

Помимо службы и встреч с разными людьми, от которых я мог получить помощь или совет, я при каждом удобном случае выходил в море на чьей-нибудь яхте. Это был для меня и отдых, но главное — я тренировался физически и упражнялся в навигации. Ведь у меня не было навыка работы с крупными яхтами, а тут я приобрел кое-какой опыт, и я искренне благодарен друзьям, которые брали меня с собой членом команды.

Дневник Морин рассказывает об этой горячей поре:
«17 июля. Рано утром Чэй отправился в Дартмут, где начинается следующий этап строительства. Обсуждал разные вопросы с инженерами верфи и Робертом Кларком. Домой вернулся поздно вечером.

18 июля. Ходили с Сэмэнтой в зоопарк — у нее завтра день рождения. Устроили ей праздничное чаепитие. Вечером выяснили, какая еще одежда понадобится в плавании.

19 июля (воскресенье). Сэмэнте три года. Отправились втроем в Саутгемптон, помогли Эрику Дауни отвести его 28-футовую яхту к новому причалу. У входа в Портсмутскую гавань сумели догнать 40-футовую яхту.

20 июля. Оба трудились. Одна газета прислала репортера и фотографа взять интервью. Легли пораньше. Чэй нервничает, но спать стал лучше.

21 июля. Разбираем карты, проверяем, какие еще листы понадобятся.

22 июля. Чэй отправился на остров Уайт. Хоть бы он поскорее разделался со своей фирмой, чтобы все силы посвятить подготовке. А то получается непосильная нагрузка — и для фирмы старайся, и налаживай встречи с людьми, которые могут так или иначе помочь с организацией плавания.

24 июля. Утром Чэй отправился в Бирмингем. Домой вернулся поздно. Отправили заказы фирмам «Брук Бонд» и «Оксо».

25 июля. Взяли себе выходной. Ходили купаться, завтракали в кафе. Зашли в магазин, Чэй примерял бушлат.

Я купила кое-что себе и Сэмэнте, чтобы было в чем прийти на торжество спуска на воду. Заказала полиэтиленовые мешочки.

26 июля (воскресенье). Утром ходили в церковь. Большую часть дня и весь вечер Чэй диктовал письма, я писала на машинке. Легли уже после двенадцати.

27 июля. Расчистили гараж, чтобы было где складывать снаряжение.

28 июля. У Чэя беседа с Дэвидом Расселлом. Вернулся очень поздно. Вечер использовала на разные дела, на которые все не хватало времени: искупалась, привела в порядок волосы, ногти — словом, занялась собой.

230

29 июля. Чэй ночует на острове Уайт. Я отпечатала номера для карт. Расписала по дням все дела по яхте вплоть до старта. Хлопот еще предстоит немало, и лучше навести порядок в делах теперь, а то, как поступят банки, ни на что не будет времени, пока не кончу мазать их лаком.

Слова Морин насчет лака нужно пояснить для тех, кому не доводилось снаряжать малые суда в дальнее плавание. Консервные банки снабжены бумажными наклейками, а у бумаги недолгий век в шкафах и ящиках, где влага собирается даже в том случае, если их не захлестывают волны. Иногда везти с собой банки с наклейками попросту опасно — отстанет бумага и получится сырое месиво, а оно может попасть в помпы и засорить их в критическую минуту. Вот почему все ярлыки приходится снимать, а банки покрывать лаком от ржавчины. Но без ярлыка неизвестно, что внутри банок, поэтому их надо метить, чтобы ты по значку мог определить, где фасоль, где малиновый конфитюр. Дело очень трудоемкое, и Морин отважно взяла его на себя.

Вернемся к ее дневнику:

«1 августа. Ходили купаться. Потом — деловые бумаги, писала на машинке, пальцы даже болят. Подготовила одежду для упаковки, составила списки. Заняла гостиную под одежду, постельное белье и прочее, чего нельзя держать в гараже. Правда, столовая пока еще свободна.

3 августа. Ходили в кино, смотрели «1000 дней Энн». Чудесный фильм. Не один месяц уговаривала Чэя, и вот наконец вырвались.

4 августа. Испытаны цистерны для пресной воды.

5 августа. Чэй отправился в Дартмут проверить, как идет строительство.

6 августа. Чэй в Дартмуте. Встречался с представителем фирмы «Маркони», обсуждал вопрос о размещении радиоустановки и другие дела.

7 августа. Уволилась с работы. Пришло время все силы сосредоточить на подготовке плавания. Чэй вернулся из Дартмута поздно ночью».

Читая теперь эту запись в дневнике Морин, я испытываю разные чувства. Прежде всего восхищаюсь ее преданностью, но, кроме того, спрашиваю себя, что она думала в глубине души. Ведь страшно подумать, каких жертв я требовал от нее. Конечно, она моя жена, но она и мать Сэмэнты. А какая мать не стремится к тому, чтобы у ребенка был дом и все необходимое? А что делал я для этого? Я занимался тем, к чему лежала моя душа, и Морин поддерживала меня, как могла. И это несмотря на то что, с ее точки зрения, она постепенно расставалась со всем тем, что в представлении женщины олицетворяет понятие о доме и достатке. Поразительное доверие.

231

Еще записи из ее дневника:

«9 августа. Разная переписка до поздней ночи.

11 августа. Чэй начинает волноваться, что для испытаний останется мало времени.

12 августа. Поехали в Лондон подобрать компас, обсуждали разные типы. Остановились на том, который нам посоветовал Роберт Кларк. Он такой большой и громоздкий на вид. Посидели вдвоем в кафе, тихо, спокойно. Домой поспели как раз вовремя, чтобы забрать Сэмэнту из детского сада.

13 августа. Возили секстан в Саутгемптон на проверку.

14 августа. Целый день писала под диктовку.

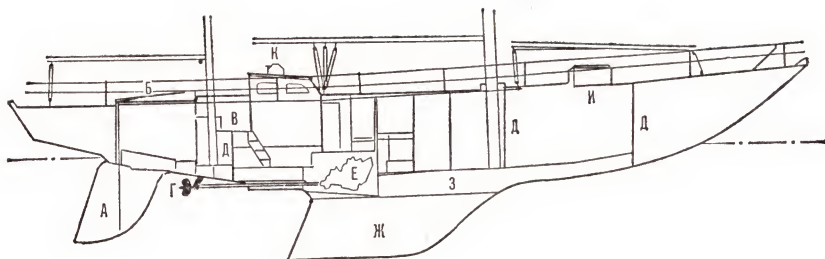
15 августа. Участвовали в открытии праздника. Вернувшись, занялись письмами, а также списками необходимого снаряжения и запасных частей. Списки стали довольно объемистыми, и похоже теперь уже все-все предусмотрено.

16 августа. Разные мелкие дела перед отъездом в Дартмут для участия в спуске на воду.

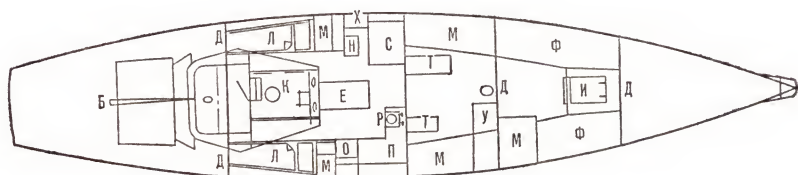
17 августа. Выехали рано, в Дартмут прибыли в десять утра. Чэй поспешил к «Бритиш стил» и почти весь день провел на верфи. Я разобрала вещи, потом ездила с Сэмэнтой в Торки.

18 августа. Весь день провела на яхте и помогала Чэю. Старалась не путаться под ногами, когда во мне не было надобности. Познакомилась со многими работниками верфи. Вернулась в отель встречать гостей, которые будут участвовать в спуске на воду завтра. В числе первых прибыли сэр Алек и леди Роуз».

Спуск на воду состоялся утром 19 августа — за весь месяц только в этот день был необходимый уровень при-



232



А — руль; Б — румпель; В — кокпит; Г — реверсивный гребной винт; Д — водонепроницаемые переборки и двери; Е — двигатель и генератор; Ж — киль — 5 тонн свинца; З — водяные цистерны; И — носовой люк; К —

компас; Л — койки; М — рундуки; Н — сиденье; О — плита; П — рабочий стол (на рундуках); Р — раковина; С — прокладочный стол; Т — аккумуляторы; У — верстак; Ф — парусные рундуки; Х — радиостанция

лива. Час был ранний, не очень удобный для надлежащего банкета, но БСК проявила замечательную щедрость, и получилось два банкета: накануне — торжественный обед, а после спуска на воду — не менее торжественный завтрак с шампанским.

Казалось бы, чем ближе заветный день, тем больше я должен воодушевляться, я же все сильнее беспокоился. Я предельно устал. Все ли будет в порядке?.. Или внезапно, как говорится, у последнего барьера что-нибудь не заладится, будет новая задержка? За четыре дня до спуска на воду в моем дневнике появилась тревожная запись: «Морин уволилась с телефонной станции. Никаких заработков».

Спуск на воду полностью вознаградил нас. Все было замечательно. Собралось около двухсот человек, ритуал крещения исполнила миссис Картрайт, супруга мистера У. Ф. Картрайта из БСК, в лице которого мы с самого начала обрели такого верного союзника. Когда она произнесла: «Нарекаю судно именем «Бритиш стил», яхта на миг словно замешкалась, прежде чем решила, что можно

спокойно довериться родной стихии. А затем она двинулась на стапеле, заскользила и легко легла на воду.

Великая минута... И до чего же хороша, до чего элегантна была яхта! Положение обязывало меня произнести речь, и Морин потом уверяла, что я хорошо выступил, хотя сам я почти ничего не помню. В памяти осталось только чувство великой благодарности, что все пока шло так благополучно.

Но дел еще было страшно много; о том, чтобы сбавить темп подготовки, не могло быть и речи. Предстояло завершить оснастку и оборудование «Бритиш стил», испытать ее, разместить груз, подготовить все к выходу в море. Поток всяческой писанины не ослабевал. Я не знал ни минуты покоя, постоянно ездил в Дартмут, отправлялся в Лондон то за тем, то за другим, в Питерборо получал наставления от фирмы «Перкинс» по поводу установленного на «Бритиш стил» дизель-мотора (он нужен был, естественно, не для гребного винта, а для зарядки аккумуляторов и на случай аварийной ситуации). В середине сентября Роберт Кларк, Фил Уолфинден, Фрэнк Элин и Бил Коттелл помогли мне перевести «Бритиш стил» из Дартмута в Саутгемптон, чтобы там закончить оборудование. Сразу стало полегче: отпала необходимость ездить в Дартмут всякий раз, когда нужно было сделать что-нибудь на яхте. Полегче, да ненамного. Казалось, дел становится все больше, а времени на то, чтобы справиться с ними, все меньше. И ведь надо было продолжать тренировки, продолжать морскую практику, используя каждую возможность походить на чьей-нибудь яхте членом команды.

Но и это было еще не все. Обсудив вопрос со всех сторон, мы с Морин решили продать наш дом. На время моего плаванья Морин собиралась поехать вместе с Сэмэнтой к своей матери в Ньюкасл. А после плаванья... До тех пор было так далеко, что мысль о продаже дома казалась вполне оправданной. Тем более что мы нуждались в деньгах.

Слово дневнику Морин:

«20 августа. Чэй отправился к Невиллю Вуду, чтобы освежить в памяти кое-какие вопросы навигации. Письма, перепечатка бумаг на машинке. Легла поздно, очень устала.

21 августа. Чэй поехал в Шербур, чтобы помочь Фрэнку Элину привести оттуда «Голубой кристалл». Начала мазать банки лаком — ужасная работа.

22 августа. Весь дом пропах лаком. Чэй вернулся из Шербура около полуночи. Решил поработать ночью, ответить на скопившиеся письма. До чего же удобная штука диктофон. Чэй наговаривает свои ответы, а я в свободное время переписываю их на машинке.

23 августа. Чэй и Фрэнк уехали в Питерборо. Весь день лакирую.

25 августа. Намазала лаком последние банки от фирмы «Фрэй Бентос». Чэй большую часть дня занимался писаниной, запасными частями и прочими делами.

26 августа. Чэй в Лондоне.

234 27 августа. Чэй поехал в Портисхед, в Сомерсетшире, чтобы переговорить на радиостанции с операторами. Оттуда — в Дартмут.

28 августа. Чэй весь день провел в Дартмуте, вернулся поздно вечером. Начала упаковывать одежду и постельное белье.

29 августа. Купались, целый день прошел под знаком отдыха. Хорошо бы весь этот уикэнд посвятить Сэмэнте. Может быть, до самого возвращения Чэя нам не удастся больше отдохнуть всем вместе.

30 августа. Рано утром отправились на пикник. Восхитительный день.

1 сентября. Без конца поступает провиант и разное снаряжение. Начала готовить «праздничные свертки».

4 сентября. Чэй позвонил и сказал, что завтра вернется из Дартмута, проведет уикэнд с нами. Просил встретить его у Солсбери. Голос не очень радостный.

5 сентября. Мы с Сэмэнтой доехали до Солсбери, забрали там Чэя, потом вместе завтракали. Чэй не в духе. Сплошные нелады. На яхте еще куча работы.

6 сентября. Наверстывала накопившуюся за неделю писанину. У меня страшно устали глаза, я вся разбитая. Представляю себе, каково Чэю мотаться в Дартмут и из Дартмута, как у него душа болит за яхту.

7 сентября. Чэй отправился в Дартмут, изнурительная поездка, почти шесть часов поездом.

8 сентября. Мазала банки лаком, готовила провиант.

9 сентября. Уложила для Чэя разные нитки, иголки, ножницы, булавки и прочие хозяйственные предметы. Почистила кое-какой заржавевший инструмент.

10 сентября. Чистила газовую плиту и керосиновую лампу. Долгая и грязная работа.

12 сентября. Прибавить бы к суткам еще двенадцать часов! Весь день запечатывала пакеты, мазала лаком банки, писала на машинке.

13 сентября. Искупала Сэмэнту. Отдыхала, работая в саду.

14 сентября. До того устала, что не могу спать. Все пропахло лаком. Чэй, Роберт Кларк, Фил, Фрэнк и Билл Коттелл надеются сегодня выйти на «Бритиш стил» в Саутгемптон.

15 сентября. Вся компания прибыла.

16 сентября. Протерла и разобрала зубо врачебный инструментарий для проверки дантистом. Купила Чэю подарки на рождество и день рождения. Нужно еще достать открытки. Яхта чересчур тяжела для причала Фрэнка.

17 сентября. Чэй поехал в Лондон, он здорово устал, лицо совсем бледное. Фил и Крис Уоддингтон перевели «Бритиш стил» к причалу фирмы, занимающейся интерьером.

18 сентября. Весь день провела на яхте. Приходили фотографии. Забрала в Королевском Южном яхт-клубе поступивший от фирмы «Хейнц» провиант. Терри Бонд помог отвезти его домой.

19 сентября. Возилась с банками, покрывала их лаком.

20 сентября. Весь день мазала банки лаком. Вечером съездила за Чэем.

21 сентября. Чэй работает на яхте. Дом объявлен к продаже. Закончены составление и проверка всех списков.

22 сентября. Официально оформлена продажа дома. Чэй работает на яхте. Атмосфера дома напряженная. Сэмэнта держится молодцом.

23 сентября. Руки болят от работы с кистью. Прodelала огромная работа. Насколько все труднее в этот раз — Чэй не может мне помогать, он слишком занят с яхтой. Я до того измотана, что мне надо месяц отсыпаться.

24 сентября. «Бритиш стил» отвели в Каус для оснащения и прочих дел. Чэй страшно вспыльчивый. Мы совсем запускаем Сэмэнту.

25 сентября. Ездila в Саутгемптон, получила недостающие карты, забрала секстан из проверки.

26 сентября. Какой чудесный день рождения! Чэй катал нас на яхте. И почему я так люблю дни рождения, рождество и прочие праздники? Во второй половине дня мы с Сэмэнтой ходили в кино.

27 сентября. Весь день писала на машинке. Кончила мазать лаком банки от фирмы «Хейнц».

28 сентября. Покрыла лаком все банки с пепси-колой. Господи, до чего я измучена!

30 сентября. Сэр Алек и Фред Картрайт вышли на яхте вместе с Чэем. Собралась куча фотографов и репорте-

ров. Поразительно, как много значат для газетчиков известное имя и лицо. Сэр Алек подарил Чэю сплетенного из каната льва и снабдил множеством добрых советов.

1 октября. Внутренние помещения «Бритиш стил» выглядят красиво. Полки, шкафы и все такое прочее. В 17.30 выступление по телевидению. Привезла Чэю костюм, и он переоделся в помещении фирмы.

2 октября. Большую часть дня печатала на машинке.

3 октября. Мы с Сэмэнтой плавали на «Бритиш стил». До чего же чудесная яхта! Идет под парусами как мечта — не удивительно, что Чэй доволен. Набросала эскиз внутренних помещений, чтобы продумать, как лучше разместить банки и ящики.

236

4 октября. Все снаряжение и припасы готовы для погрузки, а впрочем, разве все предусмотреть? Сколько ни готовься, непременно в последнюю минуту начнется организованный сумбур. Продолжают присылать провиант, мажу лаком банки по мере поступления.

5 октября. Покупала продукты, истратила не один фунт.

6 октября. Запечатывала сахар в полиэтиленовых мешочках.

7 октября. Чэй ушел рано, телевидение Саутгемптона и Йоркшира снимает сюжет. В два часа вся компания вместе с Чэем явилась для съемок к нам домой. Снимали до вечера все подряд, включая приготовление обеда и самый обед. Тяжелый день — как ни стараешься вести себя естественно, все равно получается страшная фальшь.

8 октября. Яхта поднята на эллинг (чтобы покрыть необрастающей краской и для прочих работ). Заказала недостающие продукты фирме «Кеш энд Керри».

9 октября. Чэй отвез на яхту кучу снаряжения. Терри Бонд повез на своей машине почти столько же и прихватил меня.

10 октября. Первая партия яиц получена и обработана особым составом для консервации.

11 октября. Большую часть дня провела на яхте. Извлеченная из воды, «Бритиш стил» кажется огромной. Яхта красивая и выглядит очень прочной. Погрузили книги и навигационные пособия.

12 октября. Получена и обработана вторая партия яиц. Отвезли на яхту три машины провианта.

13 октября. Весь день на яхте, помогала с погрузкой. Дико устала.

14 октября. Обработана и упакована третья партия яиц (тридцать дюжин). Энн Ингрем отвезла партию груза для «Бритиш стил». Мало-помалу дом пустеет.

15 октября. «Бритиш стил» снова на воде. Организованный сумбур, торопимся закончить погрузку. Фрэнк Элин трудится без отдыха.

16 октября. Чэй получает в подарок бинокль. Даже не верится, что почти все погружено и еще остается место для самого Чэя! Определена девиация компаса с учетом всего железа на яхте. Окончательная подгонка снастей. Обед в Королевском Южном яхт-клубе. Приятный вечер, даже не ожидала, что смогу так отключиться.

17 октября. В четыре часа — ритуал освящения яхты. Чэй страшно нервничает, его невозможно оторвать от «Бритиш стил». Он не умеет отключаться, трудится даже ночью. Пожалуй, мы с ним оба рады, что наступает день отплытия. Мы не выдержали бы еще несколько дней такого напряжения, гонки и тяжелого труда, как в последние недели. Через двое суток, выйдя из зоны оживленных морских путей, Чэй сможет немножко расслабиться».

237

Через несколько часов после того как Морин написала эти слова в своем дневнике, я уже выходил из Солента; начался первый этап моего плавания. Это было в воскресенье, 18 октября 1970 года. Вместе с Морин и ближайшими друзьями я ступил на борт «Бритиш стил», пришвартованной к пристани Королевского Южного яхт-клуба на реке Хэмбл. Запустив мотор, мы пошли вниз по реке до линии старта на рейде Саутгемптона. Здесь я простился с Морин и друзьями, они перешли на «Голубой кристалл». Впервые оставшись один, я ждал стартового выстрела; сигнал должен был подать коммодор А. Р. Лайтфут из Южного яхт-клуба. И вот над водой раскатился звук выстрела — я пошел.

Люди спрашивают вас, что вы чувствуете, когда обрваны последние нити, связывающие вас с домом и семьей, и вы оказываетесь наедине с собой — по меньшей мере на девять — десять месяцев, может быть, на год с лишним, а может быть, и навсегда. Отвечаю откровенно: ничего. В эту минуту вы, как мне кажется, просто не способны что-либо чувствовать. Конечно, в душе благодарность, ведь сбылось на деле то, о чем вы мечтали, к чему стремились, ради чего трудились. Но в то же время вам кажется, что все это не взаправду, что вы продолжаете мечтать. Да и когда тут разобраться в своих ощущениях, даже если бы это в принципе было возможно, — у вас слишком много дел. Вы окружены целой армией мелких суденышек с репортерами, телевизионщиками, просто болельщиками — все время надо быть начеку, чтобы не

столкнуться с кем-нибудь. Люди в таких случаях проявляют подчас известную бесцеремонность. Проводить в путь мореплавателя-одиночку — прекрасная мысль, а репортеры к тому же выполняют свою работу. Но у одиночки позади недели, месяцы напряженнейшего труда, на его плечах — груз тревог и забот, и в довершение ко всему напирать на него со всех сторон просто нечестно. Сразу же после старта я попал в скопление лодок, а какой-то катер врезался в «Бритиш стил», и в надводной части корпуса, на великолепной чистой глади, появилась уродливая вмятина. Я рассвирепел от такого безобразия. И подумал: «Ну вот, еще работа, как будто у меня и без того дел не хватает. При первой возможности надо пройтись краской, не то начнет ржаветь». И еще я подумал: «Слава богу, что яхта стальная. Будь корпус из дерева или стекловолокна, от этого удара мне пришлось бы не сладко».

Только потом, когда выдалось время поразмыслить, я полностью осознал, какую гору понадобилось своротить, чтобы могло состояться это плавание. Еще в январе «Бритиш стил» не существовала даже на бумаге. За каких-нибудь девять месяцев с небольшим яхту спроектировали, построили и снарядили для самого трудного дальнего плавания, какое когда-либо совершалось парусными яхтами. Конечно, бывало, что я из-за какой-нибудь мелочи падал духом и злился на строителей, но, честное слово, они славно потрудились. Закладка кили в апреле — спуск на воду в середине августа. Думаю, это рекорд для британского судостроения, если говорить о яхтах такого размера, как «Бритиш стил».

Читаю дневник Морин — и в горле ком. Кажусь себе жутким эгоистом, да так оно и было. Но с той минуты, как идея о плавании овладела мной, я не мог не быть эгоистом. Вернее, мне пришлось отбросить все мысли о себе и о Морин, чтобы всецело сосредоточиться на труднейшей задаче: добиться постройки яхты и подготовить плавание. Я не давал себе спуска. Подверг ли я Морин такому же испытанию? Сознательно — нет, в этом не было надобности. Она до того преданный человек, мы с ней так едины в наших устремлениях, что она сама не щадила себя. Без нее у меня ничего не вышло бы. Теперь мне сдается, что я был прискорбно близок к тому, чтобы злоупотребить ее преданностью. И если она выстояла, не сдалась, то это ее заслуга, не моя. Она удивительный, замечательный человек. Я могу лишь благодарить небо за то, что оно послало мне ее.

Но сначала — мыс Горн

Весь первый вечер ветер был встречным, и я вынужден был непрерывно лавировать. Я стартовал, основательно измотанный, и, когда начало темнеть, чувствовал себя скорее механической куклой, чем человеком. Машинально выполнял все положенные действия, неотступно думая о предстоящем пути. Если справлюсь — что ж, будет что вспоминать потом. Немногим представляется возможность совершить нечто такое, чего никто прежде не совершал. Даже наш с Риджуэем переход на веслах через Атлантику не был первой ласточкой, ведь еще в 1897 году два рыбака из Нью-Джерси пересекли Атлантический океан на гребной лодке. А вот начатое мной плавание — первое в своем роде. Еще никто не пытался обойти вокруг света без заходов по выбранному мной маршруту. Я не просто шел с востока на запад — намеренно выбрав путь, так сказать, навстречу вращению Земли, я решил вести «Бритиш стил» против преобладающих ветров в самых пустынных водах земного шара. А ладно, чего там загадывать! Сейчас не до того, чтобы предаваться размышлениям о том, что еще только предстоит. Когда идешь в Ла-Манше, лучше не отвлекаться. И, прогоняя сон, я связался по радиотелефону с Фрэнком Элином.

Первая ночь прошла кое-как, а второй день в море — 19 октября — подарил мне более благоприятный ветер. Вместо того чтобы лавировать на север и на юг, как мне пришлось делать всю ночь напролет, я теперь мог идти на запад, к устью Ла-Манша. Я выбрал время, чтобы составить перечень первых неисправностей:

1. Лопнул шплинт в автоматическом рулевом устройстве.
2. Выскочили два трисельных ползуна.
3. Обломилась крепительная скоба переносного насоса.
4. Вышел из строя лаг (удар о бревно).
5. Не работает один выключатель.
6. Оборвались два ракса.

7. Разболталась скоба грота.

«И это всего за 48 часов», — сердито записал я в журнале. Мысли все еще были настроены на береговой лад, я не втянулся в неизбежный на всяком малом судне процесс бесконечного ремонта и латания. Нервы по-прежнему были на взводе, но я все больше проникался доверием к «Бритиш стил». Есть особенно не хотелось, а готовить и подавно, да в этом пока и не было необходимости, ведь у меня было вареное мясо и хлеб в старательно приготовленных Морин пайках «на первые дни».

240

На вторую ночь я связался по радиотелефону с Морин. Слов нет, радиотелефон — благо для мореплавателя-одиночки; когда плавание затягивается, каждый разговор с родными на берегу превращается в подлинный праздник. Но первый разговор с Морин только разбредил мне душу. Я страшно волновался и переживал за нее. Ведь что получалось: мне — всё, я увлеченно занимался разработкой своего плана, потом проводил в жизнь мечту о великом приключении. А на долю Морин пришлось месяцы напряженнейшего труда, после чего — пустота. Сиди дома и разбирай все, что было наворочено за несколько месяцев подготовки, а впереди — почти годичная разлука. Мне безумно хотелось обнять Морин и объяснить ей, как сильно я в ней нуждаюсь.

Лучшее лекарство от такого рода переживаний — работа. Я подготовил новый комплект карт, на путь от Ламанша до экватора, затем приступил к генеральной уборке, чтобы на яхте стало поуютнее. На третий день решил сварить овсянку. Само по себе занятие стряпней пошло мне на пользу, но результатом похвастаться не могу — каша получилась отвратительная. Главным событием дня было сообщение радио Портисхед, что со мной хочет говорить министр коммуникаций. Решив, что мне предстоит беседа лично с мистером Чэтэуэем, я почтительно надел по этому случаю чистую рубашку. На самом деле меня вызывал не сам *министр*, а один из работников *министерства*; речь шла о том, в какие часы радио Фолклендских островов будет выходить на связь со мной. Такая тема не заслуживала чистой рубашки, и я надел опять старую.

Выписка из моего журнала за 21 октября, четвертый день плавания:

«Сейчас впервые за день выдался случай отдохнуть и поразмыслить, и мои мысли сразу обращаются к Морин и Сэмэнте. Сэмэнта начнет допытываться у мамочки, где я. Не завидую Морин: Сэмэнта умеет быть настойчивой. Последние несколько дней я ее почти не видел. Обидно,

такой интересный год ее жизни выпадет из моего поля зрения».

Однако долго предаваться чувствительным размышлениям я не мог, потому что в этот самый день случилось происшествие, воспринятое мной как серьезнейшее несчастье. Я сломал стаксель-гик, длинный металлический шест, которым выносят шкотовый угол переднего паруса, чтобы лучше использовать попутный ветер. Тяжелый случай; ведь теперь я не мог заставить эти паруса работать на полную мощность, а это означало потерю в скорости при попутном ветре. И нельзя сказать, чтобы поломка была для меня полной неожиданностью: и Чарли Брукер, и Девид Дайер с самого начала советовали мне укрепить гики муфтами.

241

Я отнюдь не был уверен, что справлюсь с ремонтом, к тому же обстановка не позволяла приступить к делу сразу: дул довольно сильный ветер, и возиться с длинным шестом было неудобно и рискованно. Без стаксель-гика «Бритиш стил» развивала около шести узлов, пришлось пока этим довольствоваться.

Я все еще неважно чувствовал себя и никак не мог прийти в норму. Наверно, одной из причин были нерегулярные трапезы. Давний опыт говорил мне, что надо есть вовремя, но душа совсем не лежала к стряпне, и я обходился припасами из дому. Потом решил все-таки сделать над собой усилие и на шестой день приготовил первое рагу с пряностями. И до чего же острое оно получилось, боже мой! Я чуть не сжег себе весь рот, однако поел с удовольствием. Да и погода выдалась нудная; сплошная облачность никак не позволяла взять высоту солнца и проверить свои координаты. Может быть, рагу помогло, не знаю, но, вскоре после того как я с ним управился, солнце выглянуло. Я измерил его высоту и получил координаты: $43^{\circ}42'$ с. ш., $13^{\circ}30'$ з. д. У меня было подозрение, что я слегка отклонился от желаемого курса на северо-запад, и теперь это подозрение подтвердилось. Но меня это не очень озаботило, ведь могло быть куда хуже. Заодно я просушил одежду. Постепенно моей душой начал овладевать глубокий покой, который дарует человеку море, и я даже вспомнил какую-то молитву.

24 октября завершилась первая неделя плавания. Прошла первоначальная нервозность, мало-помалу я приходил в норму. Как всегда, работа помогала. Я произвел основательную уборку, и теперь кают-компания не только блистала чистотой, но даже приняла более уют-

ный вид благодаря прикрепленным над штурманским столом фотографиям Морин и Сэмэнты.

Сделал первую попытку поджарить картошку, два часа провозился, но она никак не хотела становиться румяной. Когда же решил все-таки съесть ее, то чуть зубы не обломал. И подумал, насколько лучше — и быстрее! — справилась бы с этой задачей Морин.

Первое рандеву было назначено у Мадейры. Я думал подойти туда через четыре-пять дней и вполне уложился бы в четыре, но дурацкая ошибка при обработке астрономических наблюдений стоила мне почти целого дня. Я как раз занимался расчетами, когда меня вызвал по радио Фрэнк Элин. И так как он вместе с Энтони Томасом из Йоркширского телевидения должен был встретить меня у Мадейры, мне нужно было передать ему свои координаты. Разговаривая с Фрэнком, я продолжал вычислять и напутал с разностью между обсервованной и счислимой высотами. В итоге я не только сообщил Фрэнку неверные координаты, но изменил свой курс так, что очутился довольно далеко к западу от Мадейры, прежде чем обнаружил ошибку. Пришлось утешаться известной поговоркой: «Бывает и хуже». После чего я искупался, побрился, привел себя в порядок, и на душе стало легче.

Рандеву было назначено, чтобы я мог передать письма и отснятую для телевидения пленку. Поскольку я вышел в одиночное безостановочное плавание, мне не полагалось никуда заходить, будь то для ремонта, для пополнения припасов или еще для какой-нибудь надобности. Однако правила позволяли мне получать письма или передавать на встречные суда почту и пленку, только бы никто другой не ступал на борт «Бритиш стил». Телевидение снабдило меня подробными письменными инструкциями, как обращаться с киносъемочной и звукозаписывающей аппаратурой, и я много времени потратил, стараясь получше заснять себя за работой на яхте. Словом, первому рандеву предшествовала немалая работа.

27 октября запомнилось мне обилием неприятностей. День начался двумя вареными яйцами, а кончился — кончился полным изнеможением. Я еще не смог отремонтировать сломанный стаксель-гик, и остался только один исправный, а это означало, что я должен был переносить его с правого борта на левый и обратно всякий раз, когда хотел лечь на новый галс с вынесенным парусом. В этот день мне понадобилось перенести стаксель-гик на левый борт. Я приступил в 10.00 и управился только к 11.45. Фал без конца запутывался. Три раза я его выбирал, и

каждый раз приходилось снова отдавать, чтобы распутать. Потом мне понадобилось убрать грот, поскольку я шел под передними парусами. Но грот не желал идти вниз. Я пробовал и так и этак, наконец полез на мачту и на полпути увидел, в чем неисправность. Спустился за инструментом и снова влез на мачту, больше часа проболтался на ней — удовольствие ниже среднего. Скоба грота, как выяснилось, согнулась так сильно, что ее надо было менять, но я не мог сразу к этому приступить, потому что, поднимаясь на мачту, растянул мышцу, надо было передохнуть. Много ли минут надо, чтобы прочесть об этом, а мои рейды на мачту и возня с такелажем заняли целый день. Ремонт был закончен только к 22.15.

Следующий день прошел намного лучше. Веточка белого вереска, подаренная моей сестрой Джен, все еще держалась, благотворно действуя на мое настроение. (Я подвесил ее над штурманским столом, с ней и развернутая карта выглядела как-то веселее.) В этот день я решил, что не вредно прочесть молитву перед едой. Право, у нас есть все причины быть благодарными за то, что мы не знаем голода.

Рандеву состоялось 29 октября. Слово журналу:

«Радостный день — печальный день! Встретился с Фрэнком и Энтони у самой Мадейры в 9.15. Вообще-то могли бы встретиться раньше, но в условленном месте было много рыболовных лодок, и в темноте мы не рассмотрели друг друга. До чего здорово было снова увидеться! Мы разговаривали около часа, они сидели в ялике, спущенном на воду с яхты, на которой вышли. Глупо, что я не мог принять их у себя на борту, но таков уж порядок.

Обменялись письмами для Морин и от Морин. Я передал отснятые пленки и заполненные страницы судового журнала.

Простившись с друзьями, я взял курс на юго-запад. Настроение было подавленное. Читая письма Морин, я еще сильнее ощутил нашу общность. Нам посчастливилось, у нас одни убеждения. Помню, был случай в 1964 году, когда я в Бахрейне зашел в церковь, зная, что сегодня и Морин пойдет в церковь.

Урвал несколько часов для сна — я здорово устал, не столько от физической нагрузки, сколько от переживания.

Вместе с письмами Морин прислала записанные на пленку голоса, свой и Сэмэнты. У меня был магнитофон,

я с наслаждением слушал эту запись и всем сердцем пожелал обоим счастья.

Первую неделю ноября держалась в основном хорошая погода, и все шло довольно гладко. Я находился в широтах, которые зимой привлекают любителей морских круизов, и, хотя одиночное плавание вряд ли назовешь круизом, приятная погода и впрямь напоминала об отпускной поре. По этому поводу я постановил ежедневно устраивать себе «Час улады» — другими словами, час, когда я буду отдыхать и заниматься только приятными делами. Первый «Час улады» был отмечен первой с начала плаванья стопочкой виски. Только одной стопочкой, в море я вообще стараюсь избегать алкоголя. Потом с удовольствием почитал «Дитя пятницы» Жоржетты Хейер.

244

Моей главной задачей было как-то отремонтировать сломанный стаксель-гик. Я уже рассказал о поломке по радио Филу Уолфиндену, и он в ответ сообщил мне технические рекомендации фирмы-изготовителя. Выполнить эти рекомендации в хорошо оборудованной мастерской на суше ничего не стоило бы; совсем другое дело возиться в одиночку с двадцатипятифутовым шестом на палубе малого судна в море, но я сделал все что мог. Пришлось укоротить гик почти на три фута. Конечно, это отразилось на работе с парусами, но лучше укороченный гик, чем совсем никакого! Тем более что тут, как назло, и второй стаксель-гик сломался. Это случилось рано утром, когда я крепко спал. «Бритиш стил» плавно шла с легким ветром, но, видно, налетел внезапный шквалик, потому что меня разбудил страшный грохот. Я выскочил на палубу — ну, конечно, стаксель-гик полетел...

Как ни хороша была погода, ход яхты нельзя было назвать хорошим (отчасти из-за этих злополучных стаксель-гиков). Журнал повествует о моей досаде и хандре:

«2 ноября. Штилевая погода, ветер 1 балл. Ох и нудный выдался денек, я только и был занят тем, что выжимал ход из яхты. Ветер то чуть дышит, то совсем стихает. Для меня хуже нет, когда жарит солнце и паруса без толку болтаются туда-сюда. Так далеко не уйдешь. Раньше середины января до мыса Горн не доберусь — неприятная перспектива; ну, да там будет видно. Дочитал «Хозяина инструменталки» Невила Шата. Странно, что не встречаются пароходы, ведь я иду недалеко от их обычного пути по дуге большого круга. Пока что только ночью видел пароходы. На обед — рагу с рисом. И стопочка виски («Час улады»).

3 ноября. Легкие норд-остовые ветры, 1—2 балла. Самый тяжелый день с начала плавания, я совсем пал духом. В чем дело? Скорее всего виновата штилевая погода — тихие ветры не по мне. Попробовал отремонтировать второй гик — ничего не вышло, нет подходящего материала. Исправил носовой люк: он закрывался, но не запирался. Наладил кое-что в камбузе. Потом занялся транзистором, что-то мой «Зенит» плохо принимал. Просто я не разобрался как следует в инструкции. Стоило подключить наружную антенну — совсем другое дело! Уверен, что все будет хорошо. Несколько раз включал магнитофон, но, как только чуть отойду, уже ничего не слышно, надо напирать слух. Подрегулировал автоматическое рулевое устройство».

245

На следующий день — восемнадцатый день в море — ветер посвежел, и «Бритиш стил» развила 6 узлов. Я подстриг волосы, умылся, побрился, и настроение сразу поднялось. На обед приготовил овощное рагу, и все было бы прекрасно, не одолей меня вдруг тревога: что, если я заболел? Такие мысли свойственны всякому мореплавателю-одиночке, важно им не поддаваться. Но и чересчур храбриться не стоит, ведь если и впрямь произойдет что-нибудь серьезное, ответственность перед семьей обязывает вас искать медицинской помощи. У меня заболело в правом боку. Что-то серьезное или пустяк? Целый день бок не давал мне покоя, как ни пытался я отвлечься лингафонным курсом французского языка, который захватил с собой.

5 ноября снова говорил с Морин через радио Портисхед. Журнал дает представление о моих чувствах и о некоторых проблемах, неизбежных в длительном одиночном плавании.

«5 ноября. В 07.00 по Гринвичу связался с Портисхедом, говорил с Брюсом Максвеллом (сотрудник газеты «Санди миррор») и с Филом Уолфинденом. Поделился подробностями истекшей недели. Потом разговаривал с Морин, слышал голос Сэмэнты. Великое дело услышать их и убедиться, что все в порядке. Морин говорит, чтобы я не беспокоился, но как я могу не беспокоиться! Другое дело, если бы она была обеспечена. Конечно, она найдет работу. Женщина послабее на ее месте не выдержала бы, в минуту отчаяния она моя опора, я черпаю силы у нее. Остается только молиться за них. Кажется, что они здесь, рядом, и на душе становится легче.

Сегодня снял несколько кадров, но больше бездельничал. Стараюсь заранее настроиться на то, что ждет меня

внизу карты (у мыса Горн), и обдумываю новый план. Предполагалось, что я пройду восточнее острова Эстадос, теперь же я склоняюсь к тому, чтобы идти проливом Ле-Мера, который отделяет Эстадос от Огненной Земли. А в общем, когда придет время, тогда и буду решать.

Хороший ходовой день, впервые со старта скорость достигала 10 узлов. Нашел на палубе летучую рыбу — мертвая, бедняжка.

20.30. Ну вот, опять стаксель-гик полетел. И не там, где я ремонтировал, — по сварочному шву. Чертова волынка! Начинаю теперь беспокоиться за мачту, моя вера в ее прочность улетучивается. Во всяком случае очевидно, что я должен избегать всякого риска, соблюдать осторожность, чтобы не сорвалась моя кругосветка. На финише кто-нибудь скажет: «Почему вы не жали на всю катушку?» И задам же я трепку этому ублюдку. По плану я должен идти и идти, стремясь делать в среднем 150 миль в день: это позволит уложиться меньше чем в 12 месяцев. А теперь со сломанными стаксель-гиками, когда не выдержала даже сварка, разве можно уложиться? Я злой, как черт».

Поломка гиков была неприятна вдвойне; она отразилась на ходе и прямо, и косвенно. Во-первых, теперь при попутных ветрах я не мог развивать такую же скорость, как с исправными гиками. Во-вторых, отказ какой-то важной части рангоута или такелажа неизбежно заставлял меня опасаться за остальные. Правда, мачта оказалась достаточно прочной, и постепенно я перестал за нее бояться, но все-таки где-то в подсознании жила тревога, побуждая меня осторожничать, как ни хотелось нестись вперед на всех парусах. Я сумел снова отремонтировать гик, однако парус работал уже не так хорошо, как при полном гике. Оставалось только извлекать максимум из того, чем я располагал.

А впереди была экваториальная штилевая полоса с ее переменными ветрами, штилями и дождевыми шквалами, расположенная между зонами северо-восточных и юго-восточных пассатов. В это время я находился примерно в одиннадцать градусов к северу от экватора и при удаче мог встретить юго-восточный пассат где-нибудь между 8° и 6° с. ш. Но мог и не встретить вплоть до 2° с. ш. Во времена парусного флота кораблям иногда удавалось проскочить штилевую полосу за сутки-другие, но бывало и так, что им не везло: они застревали в ней на несколько недель.

Слово журналу:

«9 ноября. Отличный ходовой день, скорость от 6 до 9

узлов. Ветер неустойчивый, был и шквал с дождем. Приближаюсь к штилевой полосе, но рассчитываю около 8° с. ш. поймать юго-восточные пассаты. Денек выдался на славу. Я кое-что постирал и навел чистоту в машинном отсеке; там накопилась копоть от зарядки аккумуляторов. Вторую программу Би-Би-Си больше не слышу. Но жаловаться грешно, вон как долго я ее ловил, и то неплохо. Теперь придется новости и сигнал точного времени слушать на волнах зарубежного вещания, пользуясь «Зенитом». Я вижу, этот приемник — настоящая находка. На исходе картошка. И я обнаружил 16 брикетиков испорченного сыра, пришлось выбросить. Ничего, продуктов хватает. Роскошный завтрак: две банки пива, сыр, крекеры, лук и чеснок. Но и помучился я после с животом!

10 ноября. Суточный переход — 160 миль. Не уверен, но кажется, я прошел штилевую полосу. А что за ночь выдалась — шквалы, дождь, молнии! Я глаз не сомкнул, зато надеюсь, что теперь эта морoka позади. Если следующая ночь обойдется без шквалов, можно считать, что проскочил, хотя я достиг всего 9°25' с. ш.

03.00. Ну вот, я убедился, что еще не проскочил экваториальную штилевую полосу: всю ночь сплошные шквалы. С ними натерпиться страху, налетают почти без предупреждения, если не считать огромных черных туч и полыхания на горизонте. И на тебе — дождь, ветер, гроза — все вместе. Выбор невелик — либо убирать паруса, либо нестись фордевинд.

Спас жизнь семнадцати летучим рыбам; одна мне даже в спину ткнулась с лёта.

11 ноября. Суточное плавание 180 миль. Шел бейдевинд с хорошей скоростью — 7—9 узлов. Только один раз шквал заставил меня убрать грот. Но эта ночь опять сулит шквалы, молнии так и сверкают. Дома и вообще на суше я спокойно отношусь к грозе, но в море жуть берет, когда все вокруг озаряет молния. Хоть богу молись.

Не совсем уверен, но похоже, что я все-таки вошел в зону юго-восточных пассатов. Буду рад убраться подальше от этих шквалов. Один был особенно жуткий — черная-пречерная туча, и прямо по моему курсу. «Не смешно», — сказал я себе и изменил курс так, чтобы обойти шквал с подветренной стороны. Кто трус? Ну, хорошо, я трус.

12 ноября. Сегодня из-за облачности не смог взять высоту солнца. А хорошо бы точно определить свою позицию, потому что сила и направление ветра все время меняются. Настроение, не пойму отчего, отвратительное. Барометр падает.

13 ноября. 2°18' с. ш., 27°40' з. д. Меня все еще сносит к берегам Африки, но, судя по справочникам, дальше на юг ветер будет становиться все более восточным. Ночью опять налетели шквалы, и один из них был не иначе как сам Король Шквалов.

Я лег, часика два поспал, но в три часа ночи проснулся. Вышел в кокпит — все небо заволокли черные тучи. Моя первая реакция — убрать часть парусов. В это время сила ветра была не более 5 баллов. Не успел я опомниться — ба-бах! Ветер 40 узлов, дождь стеной. Пришлось здорово приналечь на румпель, чтобы вывернуть яхту на фордевинд. Затем я побежал вперед спускать грот. На полпути его заело, и «Бритиш стил» опять привелась к ветру. Бросив бешено хлопающий грот, я снова заставил яхту идти фордевинд, потом вернулся к гроту и наконец спустил его.

Все это время меня по голому телу нещадно хлестал дождь и босые ноги скользили на палубе. Как только унялся шквал и сила ветра упала до 5 баллов, грот пошел вверх. Остаток ночи — умеренные шквалы, ветры силой до 7 баллов.

Послушал программу для моряков торгового флота, в море я ее всегда слушаю. Хорошо ведется концерт по заявкам. Не мешало бы самому послать заявку, да только где тут почтовый ящик?

Видел идущий на север пароход, вероятно из Южной Америки. Начал принимать витамины, сегодня — второй прием. На обед было рагу, чуть ли не седьмой раз подряд. Выбор у меня богатый, да выбирать неохота».

14 ноября, на двадцать восьмой день после старта, в 13.45 по Гринвичу я пересек экватор на 28°08' з. д. Затем повернул чуть к западу. Никакого торжества не устраивал, да и что тут отмечать: минуту назад ты был в северном полушарии, а теперь — в южном, только и всего. Вспомнилось, что прошлый раз я пересек экватор вместе с Морин на «Дитискусе» и грозился окунуть ее в море. Славный денек был, мы слегка кутнули. Теперь я с печалью думал о том, что Морин нет рядом. До того затосковал по ней и Сэмэнте, что попробовал отвлечься работой. Смазал руль, разобрал кое-какие припасы. Решив, что на носу яхты слишком много груза, перенес кое-что на корму, и нос слегка поднялся. Перешел на новый комплект карт, от экватора до мыса Горн.

На следующий день собрал свои навигационные пособия и еще раз прочел все, что относилось к прохождению

мыса Горн. Оконечность Южной Америки изогнута на восток, и у юго-восточного побережья Огненной Земли лежит большой, около 60 миль в длину, остров. Он называется Статен, или Эстадос; мыс Горн находится от него милях в ста пятидесяти на юго-запад. Остров Эстадос отделен от Огненной Земли проливом Ле-Мера; ширина пролива примерно равна ширине Ла-Манша между Дувром и Кале, то есть около 20 миль. Тесновато в плохую погоду, зато, когда можно идти проливом, не надо огибать Эстадос. Выигрыш немалый: избавляешься от необходимости лавировать 60 миль, а то и больше, если с ветром не повезет. Итак, выбор ясен: либо короткий путь через пролив Ле-Мера, либо долгий вокруг Эстадоса. Однако дело в том, что плавание в проливе сопряжено с большими трудностями. При скорости течения в 5 узлов, если приложится ветер, складывается подчас весьма опасная обстановка. Справочник «Мировые океанские пути» сообщил мне, что даже крупные, хорошо оснащенные суда здесь подвергаются серьезному риску. И ведь еще надо отыскать пролив, ворота шириной в 20 миль — довольно мелкая мишень, когда пройдено вдали от всех берегов около 7 тысяч миль.

Разумеется, мне хотелось выиграть время, идя кратчайшим путем, поэтому я очень тщательно проштудировал данные. Все же окончательное решение — смогу ли я пройти проливом — можно было принять только на месте, посмотрев на погоду. Во всяком случае было очевидно, что при южном ветре пролив будет для меня недоступен.

У меня было ощущение, что я, пожалуй, не совсем вежливо обошелся с экватором, не отметив его прохождение, и с опозданием на один день я все-таки устроил «экваториальный» обед. Меню: консервированная ветчина, салат и грибы плюс легкое вино. Вскоре после обеда меня навестила какая-то морская птица, но не чайка. У нее было серо-черное оперение, на лбу — белое пятно. Длина — около 14 дюймов, рост — дюймов восемь. Перепончатые лапки, длинный изогнутый клюв. Она прыгнула ко мне в каюту, но, после того как гостя несколько раз напачкала, я выдворил ее на палубу. Сфотографировал, в отместку она попыталась укусить меня. Я предлагал ей летучую рыбу, галеты, воду — ноль внимания, видно, не проголодалась. Около двадцати шести часов она провела на борту, наконец, отдохнув как следует, взлетела и скрылась. Я провожал ее с грустью, надеясь, что она еще вернется.

Чтобы как-то поднять настроение после разлуки, я решил послушать радио. И лучше бы не включал его, потому что в «последних известиях» мне сообщили:

«1. Около тысячи человек погибло во время урагана в Пакистане.

2. Семьдесят пять человек погибло при аварии самолета в США.

3. Четырнадцать человек убито во Вьетнаме.

4. Церковь резко критикует Южную Африку.

5. Арабское освободительное движение выступило с предостережениями Израилю.

6. Израиль ответил арабам угрозами.»

250 В журнале записано: «Когда меня спрашивают, часто ли я слушаю новости, отвечаю: «Нет, не очень...»»

Я подошел довольно близко к берегам Бразилии, до Ресифи было всего около 70 миль, и начали появляться пароходы. Меня обрадовало, что я вошел в зону оживленного судоходства, так как это позволяло мне проверить правильность моей навигационной прокладки, но зато я должен был ночью глядеть в оба, вместо того чтобы спать. В светлое время суток, когда встречные суда могли видеть меня, риск столкновения был меньше, поэтому, пересекая морские трассы, я спал днем, а всю ночь нес вахту. По моим подсчетам, мне предстояло идти в этой зоне около 600 миль.

Несколько заметок из журнала:

«19 ноября. Интересный день — видел пять пароходов, и все они прошли в каких-нибудь двух-трех милях. Удивляюсь, что ни один не подошел вплотную, просто из любопытства. А впрочем, они могли рассмотреть в бинокль все, что их интересовало. Довольно близко видел двух китов. Не успел как следует снять их: щелкнул уже тогда, когда они удалились. Я не сразу сообразил, что это такое, в первую минуту принял могучие всплески за буруны над отмелью. Лучше не подпускать их слишком близко.

Сегодня много думал о своей матери, о детстве. Мне очень повезло в жизни: счастливое детство, дружная семья, я отлично чувствовал себя в школе, потом девять лет служил в парашютном полку. Но больше всего повезло мне с женой — Морин, а затем и с дочкой — Сэмэнтой Фионой. Обидно было бы умереть теперь, но я думаю, что мне это не грозит, во всяком случае не в этом плавании. Чувствую, что благополучно возвращусь домой.

20 ноября. Ночью меня навестили дельфины. Играли, носились взад-вперед перед носом яхты. Освещаю их фонариком — они здорово пугаются. Забавно смотреть, как

они шарахаются прочь от луча, но каждый раз возвращаются, пока им не надоедает игра.

21 ноября. За три дня набралось всего около восьми часов сна. Бодрствование дается нелегко, но, пока я в зоне оживленного мореходства, ночью спать нельзя, а днем тоже не очень-то поспишь — то управляешь рулем, то возишься с такелажем».

Ох, и намучился я из-за этих проклятых стаксель-гигов. На этом этапе преобладал северо-восточный ветер, а я направлялся на юго-запад, то есть мог идти фордевинд. Но при одном стаксель-гике — том, который удалось отремонтировать, — яхта на курсе фордевинд начала бы рыскать, поэтому я шел бакштаг. Это вынуждало меня лавировать по ветру, то и дело переноса стаксель-гик с борта на борт. К тому же при легком ветре постоянного внимания требовал румпель, потому что ветровое давление на флюгер автопилота было слишком слабым. Не подведи меня гики, паруса обеспечили бы мне курс фордевинд, и я часто шел бы со скоростью 8—9 узлов; теперь приходилось довольствоваться 6 узлами. Досадно, разумеется, но в целом, если не считать гиков, я не мог пожаловаться на «Бритиш стил». Яхта была великолепно сбалансирована, и я все больше привязывался к ней.

На смену несносным легким ветрам пришли серьезные неприятности. Я был застигнут врасплох: ведь по логии здесь штормы очень редки, и тем не менее я угодил в шторм. Ветер начал свежеть с ночи, и к утру было 5 баллов. Я продолжал идти под гротом и стакселем, общая площадь парусности превышала 1000 квадратных футов. Положившись на данные о редких штормах, я ждал, что ветер скоро умерится, и даже не глядел на барометр (роковая ошибка). К 08.00 сила ветра достигла 7 баллов: стало очевидно, что надо убирать стаксель. Только я принялся за дело, как лопнул один из тросов автопилота. Словно его кто-то нарочно перерубил в самый неподходящий момент. Пришлось мне бегать взад-вперед, пытаюсь одновременно управлять яхтой и спускать парус. Счастье, что отлично сбалансированная «Бритиш стил» всячески старалась облегчить мне задачу.

Затем пришла очередь грота, а его как раз заело. Никак не идет вниз, полчаса бьюсь — застрял на полдороге и ни в какую. Я взмолился к небесам, чтобы придали мне сил одолеть это испытание. Наконец парус поддался. И я записал в журнале:

«После того что я пережил, пусть только мне не говорят, что на небесах никого нет. Всем маловерам мой со-

вет: попробуйте-ка несколько недель поплавать в океане в одиночку».

Весь день ветер лютовал, и с наступлением ночи меня окружил крошечный мрак. Внезапно небо озарила молния, за ней еще и еще... Иной раз они сверкали прямо надо мной. Гроза была такая свирепая, что мне даже стало страшновато. Когда ты один в океане и полыхают молнии, так и лезет в голову мысль, что, кроме яхты, им некуда бить.

252 Но шторм прошел, после чего ветер перебрал все румбы компаса. За сутки я двадцать один раз менял паруса, только грот спускал и поднимал четыре раза. Берег Южной Америки по-прежнему был недалеко, и на краспицу бизань-мачты села какая-то наземная птица. Она погостила на яхте с полчаса. Прилетели также бабочки. Среди них были настоящие великаны с красноватыми крыльями, достигающими в размахе около 4 дюймов, — чудовища какие-то. Бабочки поменьше отличались более пестрой и яркой расцветкой.

Двадцать четвертого ноября я шел против ветра, он дул как раз оттуда, куда я направлялся. В журнале записано:

«24 ноября. Ничего, все равно дойду рано или поздно. Ветер сейчас 5 баллов, лоция сообщает, что штормы здесь бывают, но редко! (Вечером.) Сила ветра уже 7 баллов, вот и верь после этого лоции».

Мне упорно не везет с такелажем. Трисель соединяется скобой с ползуном, но стоило скобе дернуться, как ползун заело. Надо придумать другой способ. Полотна стакселя № 3 коротки, хорошо еще, что Вен не поспешил на запасные паруса. Забрался по мачте до краспиц, чтобы проверить, где же заедает ползуны. Ничего не увидел, но снизу похоже, что рельс слегка выгнулся в месте соединения грот-мачты с краспицами.

Может показаться, что я ною, но это не так. Была бы возможность месяц испытать яхту при суровой погоде, мы все это заранее выявили бы. Ничего, исправлю. Решаю проблемы по мере их возникновения.

Ночью врзлся во что-то, какой-то большой предмет, судя по звуку, это была пятидесятигаллонная бочка, а впрочем, могла быть и пятигаллонная. Так или иначе, грохот был жуткий. Повреждений не видно. Дождусь штиля, тогда проверю борт.

25 ноября. Координаты 20°55' ю. ш., 39°17' з. д. Я думал, что нахожусь южнее, но при слабых ветрах, да когда без конца лавируешь, не мудрено за три дня (после того как была сделана последняя обсервация) потерять 30

миль. Это всего 10 миль в день — совсем не страшно, если вспомнить, как я вилял.

Умылся, побрился. С полчаса изучал собственную физиономию. Пришел к выводу, что постарел, заметно постарел.

Побывала на борту одна гостя — крупная чайка, с альбатросом не сравнишь, конечно, но все же большая. И заносчивая: я предложил ей кусочки галеты, так даже и не поглядела.

Сейчас иду курсом на юго-восток. Не туда мне надо, зато как следует попрактикуюсь!

26 ноября. Радио Буэнос-Айреса пыталось установить связь со мной, но не слышало меня. Потом вызывало радио Портисхед — слышимость великолепная, а мой ответ не проходит.

253

Снова штить. Ползу на юг со скоростью около 3 узлов. Это после восьми-то! Все мои расчеты летят кувырком, а ветер — в лоб.

Видел пароход, он стоял на месте. Я шел западным галсом, чуть не прямо на него. Из трубы то и дело вырывались клубы дыма, и пароход немного продвигался вперед. Мы разошлись всего в двух милях. Если бы я подошел вплотную, предложил бы капитану буксир. Представляю себе его реакцию!

Флюгер и чашки анемометра укреплены на топе мачты. Крепление ослабло, и я полез наверх. Хотите верьте, хотите нет — у меня не нашлось подходящего винта! Сотни гаек в запасе, и ни одна не подходит. Придется лезть снова и прикручивать прибор проволокой, что ли. Только бы он до тех пор совсем не оторвался.

Завтрак — грушевый компот и сливки. Я почти весь день находился у румпеля, стараясь получше использовать слабые ветры.

27 ноября. Я взбудоражен, словно мальчишка! Во-первых, установил связь с радио Портисхед на частоте 12 мегациклов. Работал около часа. Эти ребята умеют вкалывать, тут тебе не просто сидеть и слушать радио. Я за один час весь вымотался, а каково целый день дежурить? Без конца подстраивайся, читай по слогам, чуть не каждое слово повторяй. Они чудеса творят: на таком расстоянии принимают меня. А я даже Буэнос-Айреса не слышу.

Во-вторых, появился ветер. Не ахти какой, но все же, и дует он с юга-востока! Иду остороженько: не дай бог спугнуть его. Всего-то 2 балла, но это лучше, чем 3 балла не в ту сторону.

Большую часть прошлой ночи нес вахту на руле. Теперь надо поспать два-три часика».

Если считать по дуге большого круга, то теперь меня от мыса Горн отделяло 2 тысячи миль. Но чтобы следовать этим кратчайшим курсом, надо было идти довольно близко от побережья Южной Америки. Навигационные же пособия рекомендовали держаться в 100 милях от берега. Такой путь был на 400 миль длиннее, чем по дуге большого круга, но я решил все-таки следовать рекомендованным курсом и не приближаться к берегу. Это позволит мне нести больше парусов, а повезет, так и с ветрами будет лучше.

254

Все свободное время я изучал лоции и делал расчеты. Пока что все шло неплохо, но я понимал, что подлинные испытания ждут меня, когда я, что называется, «поверну за угол». Барометр падал, и было похоже, что скоро подует сильный ветер, притом надолго. Я радовался, что пока иду с попутными ветрами: еще успею намаяться, ломаясь против ветра.

И вот подуло, порывы ветра достигали 7 баллов, дождь лил как из ведра. Я набрал около 10 галлонов дождевой воды для умывания — приятно умываться пресной водой. О питьевой я не беспокоился, у меня еще было в запасе больше 100 галлонов. Ливни резко ухудшали видимость, порой она составляла лишь немногим больше 100 футов. Два или три часа я стоял, прислонясь к мачте возле кокпита просто так, смотря по сторонам. При такой видимости много не увидишь, но вечно меняющийся лик океана пленял меня. Я пел во всю глотку «Дорога и мили до Данди», пользуясь тем, что меня никто не слышит; при таком дожде и ветре поблизости не было даже морских птиц.

Впереди простиралась зона, достаточно трудная для мореплавателя. Чтобы достичь мыса Горн, надо было идти на юг и запад, но мне мешало течение, которое норвило отнести яхту на восток. И меня подстерегали встречные ветры, а также мощные шквалы, рождающиеся над пампасами Аргентины и известные под названием «памперо».

Ветер с ливнем, о котором я говорил выше, был достаточно сильный, но для меня благоприятный. Однако он продержался лишь около суток, потом стих. 30 ноября — сорок четвертый день моего плавания — я прошел всего 21 милю. Мизерный суточный переход, и он стоил мне немалых усилий: ведь при тихом ветре приходится почти непрерывно быть на руле.

Первый памперо застиг меня врасплох, и я рассердился на самого себя — ведь лощи меня предупреждали. Все приметы были налицо, однако я ими пренебрег. Барометр упал с 1007 до 1004 миллибар, мне следовало быть начеку, но шквал налетел так внезапно, словно родился из ничего. Скорость ветра достигла 9 баллов, он с такой силой ударил по яхте, что даже румпель слегка погнулся. Я сказал себе, что в другой раз не допущу такого промаха.

Однако принять это решение было легче, чем выполнить. Следующий памперо был таким неожиданным, что я даже не успел выскочить из кокпита к гроту. Сила ветра мгновенно подскочила с 7 до 11 баллов. Шквал длился лишь несколько минут, потом сила ветра упала до 8 баллов. Это было слишком много для полного грота, и я попытался его спустить, но мне опять не повезло: парус заело. Пришлось крепко повоевать с ним, и я сильно ушиб локоть о лебедку.

Меня очень тревожило, что заедает грот. Поднимать и спускать его нужно было быстро: ведь при таких внезапных шквалах я мог попасть в тяжелое положение, когда на парус обрушивался мощный порыв ветра. Перестраховываться и вовсе не поднимать грот между шквалами — значило терять ход, а этого я не мог допустить, так как рисковал с опозданием подойти к мысу Горн. Я и так уже подзадержался; замешкаюсь еще — придется огибать его в самую неблагоприятную погоду. Запросил по радио Фила Уолфиндена, что делать с гротом, но неустойчивая связь не позволила сразу получить ответ, и пришлось пока выкручиваться самому.

Полдня я потратил на то, чтобы определить причину заедания, но выяснил лишь, что невозможно влезть на мачту в скользящей движения штормовке! Когда же я, переодевшись, все-таки добрался до цели, то ничего особенного не увидел сверх того, что приметил еще с палубы: погон для ползунов слегка выгнулся. Я поскреб наждачной бумагой все подозрительные места и обильно смазал погон, надеясь, что это поможет.

Между тем Фил Уолфинден — тогда я этого не знал — трудился, не жалея сил, чтобы, во-первых, добыть для меня возможно более полные технические рекомендации, как устранять неисправности погона и блока грот-фала, во-вторых, обеспечить передачу добытых данных. В частности, он отправил авиапочтой экземпляр рекомендаций представителю фирмы «Маркони» в Буэнос-Айресе, мистру Ван де Вельде, с просьбой найти способ передать их

мне. Ван де Вельде, старый друг Фила, тотчас ответил ему, что радио Пачеко в Буэнос-Айресе пыталось связаться со мной, вызывали на трех частотах, но не могли дозваться. Добавив, что операторы будут ежедневно слушать на моих частотах, он заключил: «Можешь не сомневаться, что я и здешняя радиостанция сделаем все возможное, чтобы передать твое послание Чэю Блайту».

Я теперь с волнением думаю о всех тех людях в разных концах света, которые не жалели сил, чтобы помочь мне. Я был одинок в пустынном океане, но радио перебрасывало от меня мостик к многочисленным доброжелателям и помощникам. Если я не всегда мог с ними связаться в нужную минуту, что ж — такова жизнь моряка. Вообще же радио здорово меня выручало, тем более что я пожинал плоды усовершенствований, которые были внесены в радиостанции с тех пор, как Чичестер еще в 1962 году показал их пригодность для связи через Атлантику. Я на всю жизнь благодарен моим знакомым и незнакомым радиодрузьям. Советы Фила дошли до меня, и это было лишь одно в ряду многих посланий от него, ободривших и помогавших мне в плавании. Выполняя советы Фила, я основательно потрудился над погоню и блоком грота-фала, и, хотя потом опять начались неприятности, на какое-то время заедание прекратилось.

Памперо продолжали тузить яхту. Один из них особенно крепко меня напугал. Дул южный ветер, и я издали заметил приближение шквала. Вдруг, как по волшебству, вся палуба оказалась покрытой копошащимся слоем бабочек, на снастях повисла паутина. Я смотрел, ошеломленный, и думал, что где-то читал про это явление. С опозданием меня осенило, что в этом районе бабочки и паутина — верный признак, что приближается мощнейший шквал. Паруса убрать я уже не успел. Шквал ударил со страшной силой. Я бросил взгляд на стрелку анемометра — 30 метров в секунду! Яхту сильно накренило. Я громко твердил сам себе команду: «Приводись к ветру, Чэй, приводись!» Бешено хлопал незакрепленный грот, под палубой что-то гремело и звенело. Повернуть яхту на курс фордевинд было нешуточным делом, все же мне это удалось, и на душе стало полегче, хоть я и шел теперь в обратную сторону.

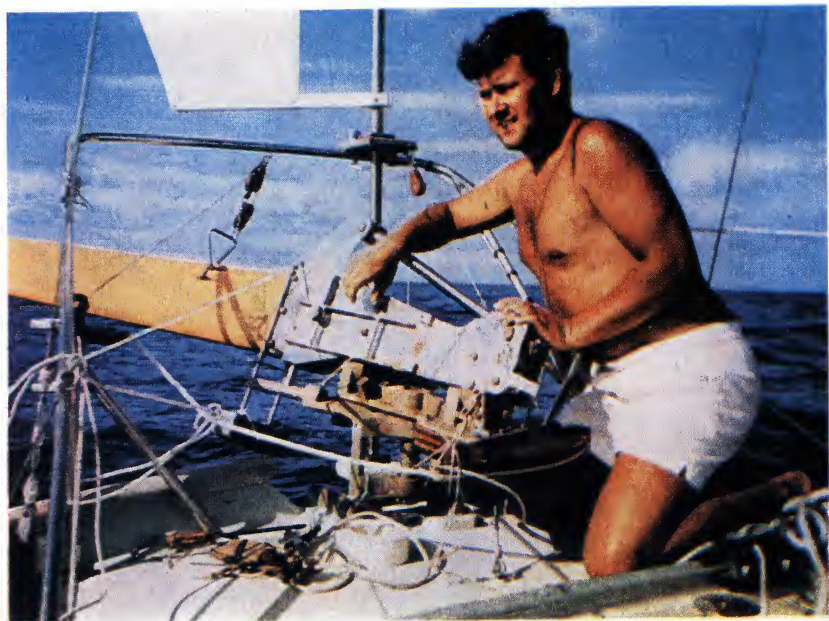
Только я выполнил маневр, как сила ветра упала примерно до 7 баллов. Не желая терять завоеванные мили, я повернул кругом и снова пошел круто к ветру. Странную штуку выкинул этот памперо: он выпрямил руль, согнутый одним из предыдущих шквалов!



*Строительство «Бритиш стил»;
сборка корпуса*

*Чэй Блайт и конструктор Роберт
Кларк*



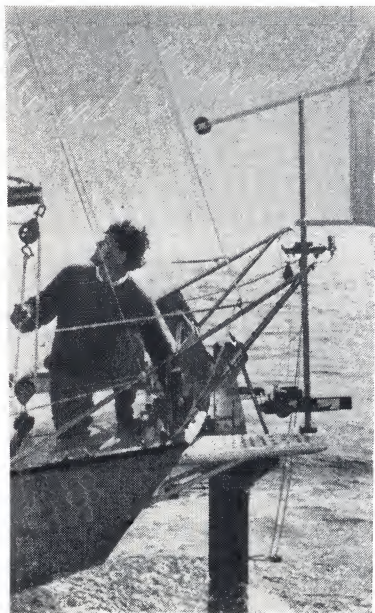


Проверка автопилота

*Пришлось для баланса
переместить груз*



◀ *Испытание в солнечный день*



Подъем парусов (слева)

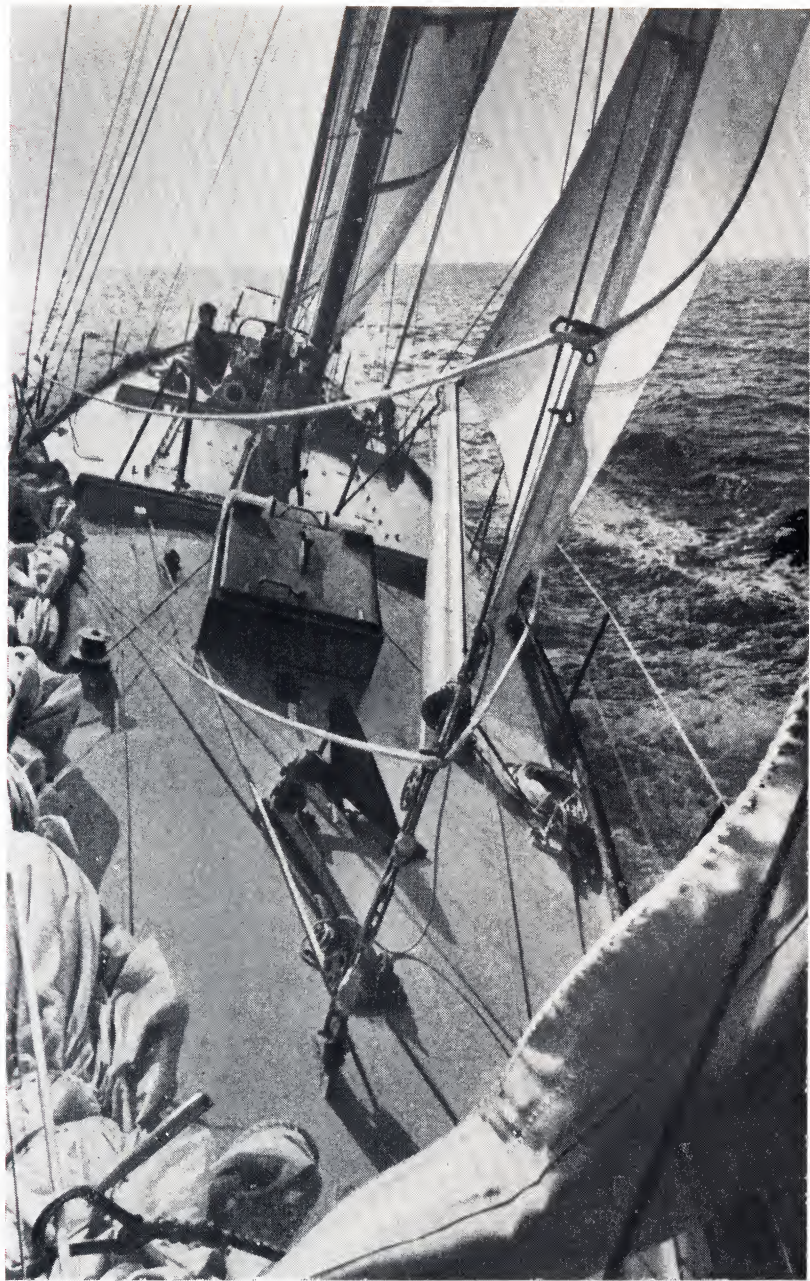
*Регулировка автопилота
(справа)*



*Чэй держит
свой талисман —
льва Уинстона,
сделанного из троса*



*Проверяется крепление
парусов.
Потом для них на палубе
разместили чехлы*



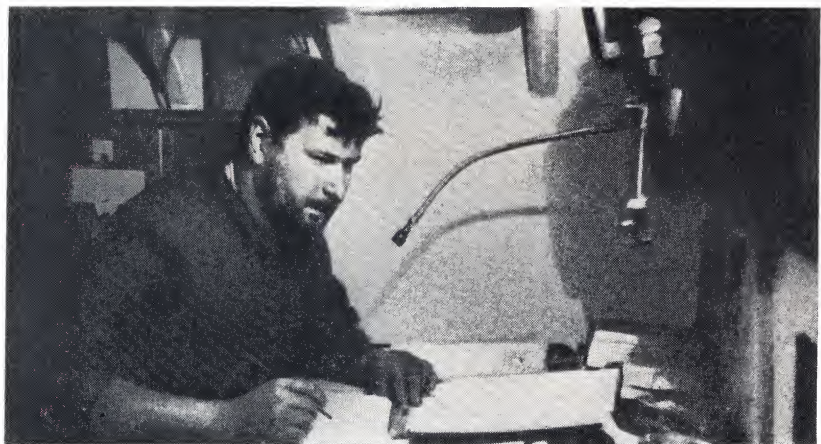
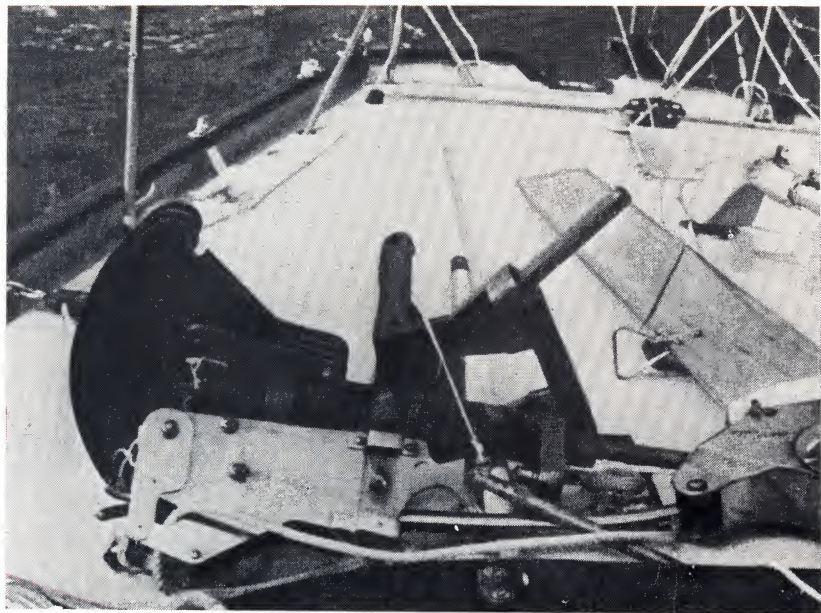






*Проводы. «Бритиш стил» в день
старта 18 октября 1970 года*

*Пользуясь штилем,
надо привести
себя в порядок перед
встречей с «Индьюренсом»*



*После мыса Горн разбитый авто-
пилот пришлось поднять на
палубу*

*Пока кругом бушуют волны,
Чэй вычисляет координаты*

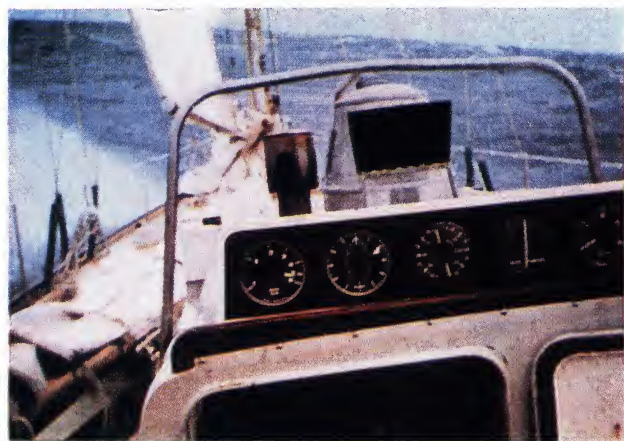
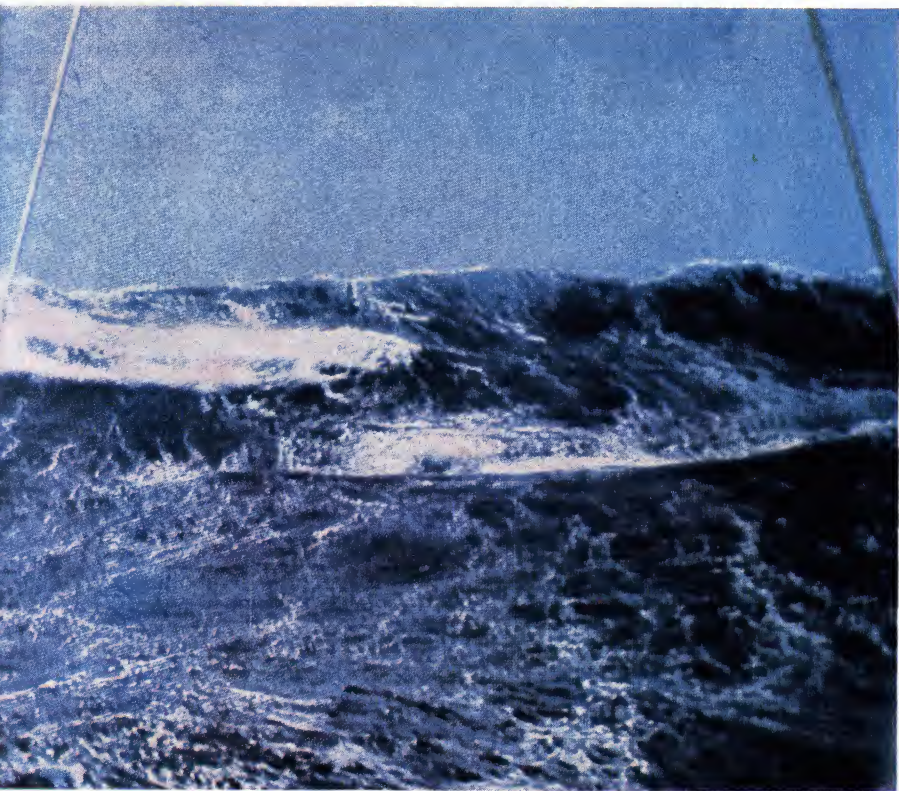
*Перед мысом Горн
на яхте появился гость*

Вот он! Чэй видит мыс Горн

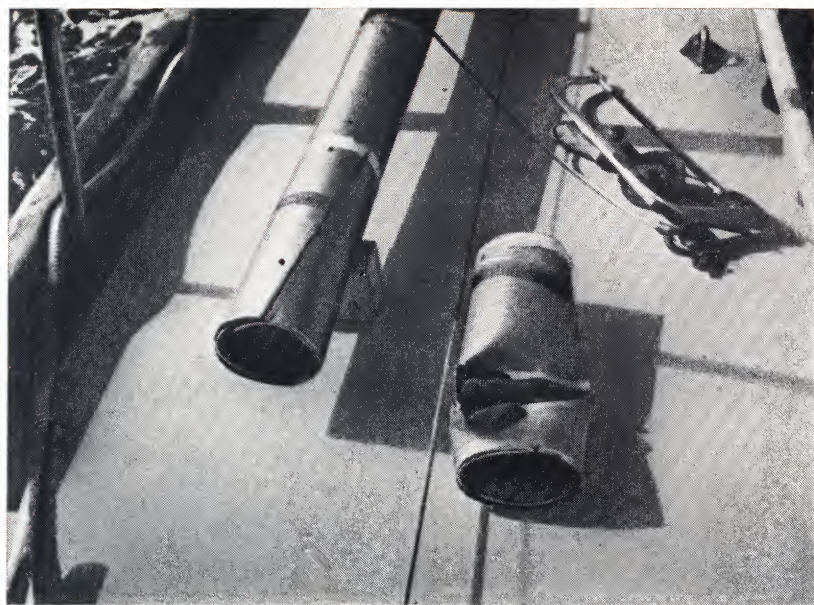
Волны, волны — день и ночь

На анемометре больше 50 узлов









Ги́ки ломались снова и снова

Ракушки с нижней части корпуса



◀ *Починка грота и стакселя № 2*

◀ *Сэмэнта и Морин отмечают продвижение*



Сильный ветер, высокая волна



Штормовая погода



*Морин, Чэй, Сэмэнта — снова
дома, снова вместе*



Ужин в тот день не удался. Задумано было хорошо: пирог и жареный картофель с сельдереем, но я забыл про сковородку, и картофель сгорел.

Ночи стали настолько холодными, что я спал в двух спальных мешках, засунув один в другой. Проверая запасы, сделал неприятное открытие: мы с Морин не угадали, определяя, сколько спичек мне нужно брать с собой. Если я и дальше буду расходовать их так, как до сих пор, то до конца плавания не хватит. Решил ограничить себя пятью спичками в день. Лишением это не назовешь, но все-таки неудобство.

Я всячески старался хоть сколько-нибудь продвинуться на запад, и мои усилия увенчались успехом. 14 декабря в 18.00 по Гринвичу определил долготу; глубина была 100 саженей. Часа через два лот показал 60 саженей. Я отметил это событие первой за много дней стопочкой виски и цыпленком. Правда, обед был омрачен небольшим происшествием. У меня оставалось девять бутылок грейпфрутового сока, и я решил открыть одну. Пошел на корму, достал бутылку из ящика, поставил на полку, а, пока записывал ящик, «Бритиш стил» накренилась, бутылка упала и разбилась вдребезги. До чего же я расстроился!

Встречный ветер нес соленые брызги, я поминутно вытирал глаза, и они воспалились. Промывание пресной водой принесло некоторое облегчение.

Приближаясь к мысу Горн, я писал в журнале:

«15 декабря. (59-й день плавания.) Пойду-ка я на Кабо-Бланко; правда, это зависит от ветра. Хотелось бы визуальным пеленгом проверить свои координаты, ведь после Мадейры я еще не видел суши. Надо подготовить все аварийное снаряжение и собрать его в одном месте — на всякий случай. Нужно также проверить все насосы, вообще быть во всеоружии, если меня прибьет к берегу. Одно дело, когда кругом открытое море, совсем другое — идти вблизи суши. Берег — вот самое опасное.

16 декабря. Совсем слабый ветер. Курс 215° (магнитный). Иду на Кабо-Бланко. Барометр все падает — жди затяжной непогоды. Изрядное количество перистых облаков. Похоже, предстоит ветерок.

17 декабря. Только успевай поворачиваться — с утра ветер менялся уже девять раз! Попробуй тут определи точно счислимое место. Суммирую курсы и прикидываю на глазок. Пока кругом морской простор, все проще. Когда возьмешь высоту солнца, тогда и определяешься. Слушал Фолклендское радио. Как дошло до пения, сразу сердце сжалось, затосковал по Морин и Сэмэнте. Пока не

слышу песен или печальных новостей, все в порядке. Аварийное снаряжение подготовил и собрал в одном месте. На стенном шкафчике повесил инструкцию, как действовать в аварийной обстановке, чтобы ничего не забыть и не спутать.

18 декабря. Связался с почтовым судном «Дарвин», говорил с радистом Джулиеном Ренделлом. По моей просьбе капитан Миллер подготовил, а радист передал дополнительные данные о проливе Ле-Мера. Поймал Порт-Стэнли (Фолклендские острова), но тамошние радисты меня не слышали, так что сводку погоды передали через Джулиена. Поболтал с ним. Приятно просто поболтать, а не только передавать радиogramмы да сводки. Ночью Фолклендское радио рассказывало своим слушателям о моем продвижении. Я услышал, что в каком-то зале у них там выставлена моя фотография.

19 декабря. Главная проблема сейчас — идти ли через пролив Ле-Мера или огибать остров Эстадос. Пролив уж очень коварный. Завтра придется решать.

20 декабря. Слушал, как Фолклендское радио передавало рождественские пожелания островитянам от родных и знакомых. Мне совестно за свой эгоизм, скверно на душе. Стараюсь не думать о том, как пройдет рождество дома. Невесело будет Морин и Сэмэнте. Впредь ни одного рождества не пропущу, буду всегда дома. Да только укоры совести ведь все равно забываются...

Я рассчитывал увидеть землю 21 декабря. Мне не давала покоя дилемма — идти проливом или нет. Пройду — сберегу много времени, но пролив опасный, а я иду в одиночку. Вот что меня заботило больше всего. С обеих сторон будет суша, придется совсем не спать. И ведь это в придачу к обычной повседневной нагрузке. В итоге я выйду из пролива совершенно измотанный, отнюдь не готовый к встрече с течениями и ветрами Южного океана. Ни с Порт-Стэнли, ни с «Дарвином» связи не было. Я слышал, как они меня вызывают, а мои ответы не проходили. Наверно, мешали высокие острова.

Природа решила за меня вопрос, где идти. Ветер был южный, встречный, и мне, чтобы прорваться в Тихий океан, оставалось только огибать остров Эстадос.

В высоких южных широтах

В понедельник утром, 21 декабря 1970 года, я, как и ожидал, увидел землю, но через три четверти часа она скрылась в облаках. Это были возвышенности острова Эстадос, меня от него отделяло миль двадцать. Дул сильный северный ветер, около 6 баллов, но прогноз погоды, переданный радиостанцией Порт-Стэнли, давал повод ожидать, что он сменится юго-западным. Это утвердило меня в решении обогнуть Эстадос, хотя мне ничуть не хотелось снова поворачивать на восток. Озабоченный тем, чтобы благополучно миновать восточную оконечность острова, я решил держаться дальше от берега.

В этом районе было волнение от разных румбов, и мне не терпелось поскорее выйти опять на простор. Барометр падал, все выглядело как-то неуютно. Я нес вахту всю ночь и на следующий день, около 13.10 по местному времени, повернул направо. Так начался долгий поединок с ветром. Меня встретил вест силой в 7 баллов, порывы достигали 9 баллов. Да еще с полдюжины китов вздумали поиграть у меня на нервах. Идя одним курсом со мной, они резвились вокруг яхты, подныривали под нее и всплывали в каких-нибудь тридцати футах. Я приготовил несколько глубинных патронов, чтобы попробовать припугнуть китов, если им вздумается пойти прямо на яхту. И спрашивал себя: если в самом деле придется применить взрывчатку, не получится ли так, что она их только разозлит, и они пойдут в атаку? К счастью, патроны не понадобились — киты сами убрались восвояси, не причинив никакого вреда.

Вскоре после того как они ушли, ветер стих, и море почти совсем успокоилось. Я направлялся прямо на мыс Горн, но без ветра продвигался очень медленно. С большим трудом удалось наконец связаться с Буэнос-Айресом, и я принял шесть телеграмм с добрыми пожеланиями. Я был на седьмом небе от радости: ведь в пустынном море

так легко внушить себе, что ты всеми позабыт (хотя я великолепно знал, что это не так). Я развернул сверток, посвященный прохождению мыса Горн, и нашел банку паштета, картофель, банку мандаринов (любимое лакомство Морин), набор мозаики и кекс от Эрика Ли, моего друга из Научно-исследовательской лаборатории военно-морских сил, который так основательно просветил меня по вопросам выживания. Кекс испекла его жена, а он добавил записку: «Потешься вкусеньким». Эрик угадал: я успел съесть почти половину кекса, прежде чем прочел записку!

Остаток дня и всю ночь я находился на руле, мало-помалу продвигаясь на запад. Утром 23 декабря меня отделило от мыса Горн 87 миль. Я связался по радио с военным кораблем «Индьюренс», который разыскивал меня в этом районе, и мы встретились в точке с координатами $55^{\circ}49'$ ю. ш. и $64^{\circ}35'$ з. д. (Готовясь к встрече, я побрился и надел чистую рубашку.) Я сообщил свои координаты: $55^{\circ}54'$ ю. ш. и $64^{\circ}44'$ з. д. — ошибка примерно на 7 миль. Не так уж много, если учесть, что я прошел больше 8 тысяч миль и у меня не было определения по маякам.

«Индьюренс» (капитан Родни Боуден) описал два-три круга, в воздух поднялись два вертолета, потом ко мне подошел катер, на котором были лейтенант Уилкинсон, старшие матросы Вирго, Деннис и Лэйн, а также старший авиамеханик Даннинг. Наша беседа продлилась всего несколько минут, но и то я был счастлив. Я передал им свою почту и отснятые пленки, а они вручили мне сумку, в которой лежал свежий хлеб, фрукты и две бутылки виски. Кроме того, я получил почетный значок «Индьюренс». Затем катер ушел, свидание кончилось.

Я не могу выразить словами, каким событием была для меня эта встреча у мыса Горн. Она навсегда останется одним из самых ярких воспоминаний в моей жизни.

В сочельник 24 декабря 1970 года я записал в журнале: «Обогнул Горн».

Да, я обогнул его. Прошел в 5 милях к югу от мыса. Слишком близко, если подумать о течениях и о том, как быстро здесь портится погода. Но случай представился, и я им воспользовался. Это было в 19.50 по Гринвичу.

Поднявшись утром после двух часов сна, я увидел его прямо по носу. И, подойдя вплотную, остро ощутил, какое это глухое, уединенное место... А когда прошел мимо, налил себе немного вина и поднял тост за «хозяина» Атлантики и Тихого океана.

Примерно с час держалась тихая погода. Связался с Фолклендскими островами. Проблема в том, что я здорово устал. Последние три дня спал от силы четыре часа, потому что выжимал из яхты все возможное.

Теперь нахожусь к юго-западу от Горна — и ветер юго-западный. Это некстати: ведь мне нельзя забираться слишком далеко на север. Не хочу, чтобы меня «взяли в коробочку». Мне нужно остерегаться этих проклятых островов (вокруг мыса Горн), а они не обозначены огнями. Ладно, как-нибудь проскочим, хоть и нелегко придется.

Волны заметно изменились. Выглядят куда внушительнее. Ничего. Не будет же так бесконечно (или будет?).

В Соединенном королевстве празднуют сочельник, Деда Морозы набивают подарками чулки. На душе такая грусть, словно меня чего-то лишили.

Отпраздновал прохождение мыса Горн: крабы, консервированный окорок, жареный картофель, бокал вина. Для шампанского еще не наступило время, а виски и прочие крепкие напитки отпадают: я должен быть начеку».

261

В кают-компании было неубрано, посуда не мылась три дня — наглядные свидетельства моей усталости. От природы и благодаря армейской выучке я довольно чистоплотный человек, и я с отвращением глядел на такое безобразие. Но у меня просто не было сил приниматься за уборку.

В день рождества, 25 декабря, погода испортилась. Подул очень крепкий ветер — 8 баллов, порывы до девяти; он нагнал огромные волны, я таких грозных чудовищ еще не видел. Южный океан преподнес мне свой рождественский подарочек — случилась катастрофа. Высоченная волна обрушилась на яхту и разбила автопилот. Меня бросило через кокпит, я боднул дверь и рассек себе лоб. Получилась нехорошая, глубокая рана, но меня гораздо больше тревожил автопилот. Без него все плавание принимало совсем другой характер. Нечего было и думать о том, чтобы уложиться в намеченный мной срок. Чтобы идти крутой бейдевинд, я должен быть на руле, но ведь нельзя все время оставаться на вахте, отдыхать тоже надо. Значит, придется часто ложиться в дрейф и топтаться на месте, а то и терять завоеванные таким трудом мили. Я страшно расстроился. И вдруг услышал в программе для моряков торгового флота свое собственное имя: по заявке Морин и Сэмэнты для меня исполнили «Лунную реку». И я прибодрился, сказал себе, что не поддамся морю, вернусь домой к жене и дочери. Как это

у меня получится, сколько времени понадобится — об этом я тогда не задумывался. Дойду, и все тут!

Шторм продолжался всю ночь, и в конце концов, опасаясь за паруса, я был вынужден лечь в дрейф. Мне было не до еды, сил хватило только на то, чтобы забраться в спальные мешки в надежде согреться.

262 На второй день рождества погода мало изменилась, правда, сила ветра упала баллов до семи. Ветер по-прежнему был северо-западный, и он теснил яхту на юг. Меня это вовсе не устраивало: на юге подстерегали льды, с каждой милей возрастала опасность столкновения с айсбергами. Я не смог связаться по радио с Порт-Стэнли, это меня беспокоило: ведь не получив очередной сводки, люди станут тревожиться за меня.

«Бритиш стил» держалась хорошо, легко всходя на могучие валы. Однако время от времени удар волны осаживал ее. Из-за сильного холода я не мог подолгу оставаться на руле, и вообще это занятие вредно отражалось на моем настроении. Ну ладно, автопилот бесповоротно вышел из строя, но ведь можно что-то придумать. Например, фиксировать румпель. Но при закреплённом румпеле яхта пойдет под углом к ветру не круче 60 градусов, да и то ей трудно держать курс, когда ее то и дело осаживают большие волны. Никогда еще в жизни у меня не было так мерзко на душе. Мне было тошно — не от морской болезни, а от досады.

В сочельник я развернул рождественские свертки. Мои друзья не поскупились на поздравления и подарки, но, вместо того чтобы воспрянуть духом, я чуть не разрыдался.

Теперь я убрал все подарки, оставил лишь несколько украшений и календарь от Эрика Ли с видами Шотландии. Подарками займусь снова в другой раз, когда погода наладится...

27 декабря ненадолго выглянуло солнце и ветер сместился к юго-востоку. И подул было слабее, но вскоре опять достиг 6 баллов. Похоже, что 5, 6 и 7 баллов — обычная сила ветра в этой части земного шара. Пока светило солнце, я воспользовался случаем искупаться и побриться, да и то пришлось укрыться за рубкой от холодного ветра. Заодно постирал носки. Бинт на голове затвердел от соли, но я решил подождать с перевязкой до следующего дня. Удалось наконец связаться по радио с Порт-Стэнли, и я передал сообщение о поломке рулевого устройства.

Записи в журнале показывают, как менялось мое настроение от малейших происшествий.

«28 декабря. 57°10' ю. ш., 78°10' з. д. Приятно удивился, определив место: я не думал, что прошел так далеко на запад. Пока что навигация не проблема. Да и вообще не стоит чрезмерно беспокоиться — был бы общий курс западным, это главное.

Связался с Порт-Стэнли. Получил радиogramмы от Морин и Фила, они явно озабочены, как я собираюсь поступить. Очень просто: идти вперед, пока могу.

Радио сообщило о двух танкерах, терпящих бедствие в Атлантике. Хоть бы людей спасли... Хуже нет — погибать в море.

Перешел на тихоокеанские карты. У правого обреза — Южная Америка, дальше — пусто. Сложил лист пополам, чтобы не видеть эту пустоту. Все-таки расстояние кажется поменьше; вздор, конечно, но мне помогает.

Второй день меня сопровождает Альби — большой альбатрос. Не берусь точно определить его размеры, во всяком случае я такого здоровилу еще не видел. Белое брюшко, коричневые крылья, на каждом по белому пятну. И он хоть удостаивает своим вниманием брошенную ему галету. Не знаю, ест ли, но во всяком случае присматривается.

Я представляю себе, как вернусь домой и на целую неделю поеду куда-нибудь с Морин и Сэмэнтай.

29 декабря. Чертова катавасия. Ветер западный с тенденцией перехода на северо-западный. Придется идти бейдевинд, но какой выбрать галс — правый или левый? Если я лягу на правый галс, то смогу идти курсом на юго-запад. Если следовать левым галсом, то буду удаляться в северо-северо-западном направлении, даже в северном. Таким образом, правым галсом я буду продвигаться все же на запад, но и спускаться к югу. Однако опасаясь за металлические конструкции яхты — с усилением холода металл становится хрупким. Кроме этого я могу попасть в зону льдов. Если же я пойду левым галсом — потеряю продвижение в западном направлении, но выиграю в северном.

Запад, запад — я на нем помешался. В общем выбираю курс правым галсом — на юго-запад.

Молю небо, чтобы наставило меня на путь истинный и чтобы подул зюйд-вест. Непременно будет зюйд-вест, весь вопрос — когда?

Связи с Порт-Стэнли не было, я проспал сеанс.

Ага, молитва услышана, ветер 260° (азимут магнитный); это дает мне курс 283° (истинный). Замечательный

курс. Надолго ли? Буду и впредь уповать на силы небесные.

На обед — любимый пирог с мясом, отличная вещь. Перед едой — стопочка хереса.

30 декабря. Барометр падает. Самочувствие отвратительное. Сильный крен, холодно, не хочется вылезать из спального мешка. В довершение ко всему из-за протечек приходится спать на койке у наветренного борта. Продвинулся на север, но очень немного — всего 30 миль.

264

Становится заметным расход провианта. Раньше всего кончатся конвертики с чайной заваркой. Жаль, я люблю выпить чашечку чаю, если заварка очень хорошая. Нет, Морин не ошиблась в расчетах, просто я не предусмотрел, что будет такой пронизывающий ветер. Из-за него я пью гораздо больше чая, чем если бы я шел по ветру.

Меня серьезно беспокоит снаряжение. За что ни возьмись — признаки износа. Волны непрерывно треплут яхту, так что я даже слегка оступел. Работаю через силу. В этом одна из причин, почему меня так тянет на север. Будет теплее — сразу станет легче».

Я предполагал — ведь все мои консультанты так говорили, — что здесь, в высоких южных широтах, я смогу делать длинные галсы, оставаясь по целому дню на одном и том же галсе. Пока что все галсы получались короткими, от 50 до 70 миль. Ветер без конца менялся, не всегда сильно, но менялся; устойчивого ветра я не видел. И холод оказался сильнее, чем я ожидал, а печка упорно баствовала. Я ее всю разобрал, пытаюсь найти неисправность, но мои усилия были без толку, и в конце концов я махнул на нее рукой.

Если не считать раны на лбу, физически я был в приличной форме. Правда, руки покрылись ссадинами и появились мозоли, особенно на правой руке, между большим и указательным пальцами, где скользит трос, когда убираешь парус. Я старался выполнять всю свою программу физических упражнений. Приходилось заставлять себя, но зато потом я чувствовал себя намного лучше.

При лавировке против ветра было особенно трудно сохранять ноги теплыми. Стоит выйти на нос, как непременно промочишь ноги насквозь. Носовая скула поминутно врезается в волны, и брызги окатывают палубу. Я иногда надевал резиновые чулки от гидрокостюма — они неплохо согревали. И при каждой возможности стирал носки, правда их не так-то просто было высушить. Я заметил, что наденешь чистые носки — вообще что-нибудь

чистое, — настроение сразу поднимается. Или если уможься, побреешься. Готовить пищу было подчас довольно трудно: на камбузе лихо скачущей яхты сохранять равновесие около плиты совсем не просто. Но горячая пища очень важна для настроения. И хотя один вид плиты подчас вызывал у меня крайнее отвращение, самодисциплина и армейская выучка помогали мне, и редко случался день, чтобы я не приготовил что-нибудь существенное.

В последний день года я достал новогодний сверток. В нем лежал шотландский календарь и выпел первого коммодора Антарктического яхт-клуба — изобретение Энн Ингрэм и ее детей. Подниму его на мачте, когда буду подходить к финишу, — то-то встречающие будут озадачены! Кроме того, в свертке был консервированный цыпленок, крабы и другие вкусные вещи. Морин, Морин, сколько ты потрудились, готова для меня все эти маленькие сюрпризы!..

Еще один приятный сюрприз ожидал меня, когда я взял высоту солнца. Перед этим я передал в Порт-Стэнли координаты — $57^{\circ}20'$ ю. ш. и $84^{\circ}40'$ з. д. Теперь же у меня получилось $56^{\circ}08'$ ю. ш. и $87^{\circ}00'$ з. д. Другими словами, я прошел намного дальше к северу и западу, чем думал. Видно, мне помогло какое-то течение.

Новый год я отметил дважды — по Гринвичу и по местному времени. Разница составляла около семи часов. И когда приблизилась полночь по Гринвичу, я живо представил себе, что происходит дома. В яхт-клубе начался праздничный ужин. В Шотландии — и, конечно, в Хойке — хозяйки хлопочут вовсю, на столе булочки с изюмом, коврижки и бутылочка ждут мужей, которые сейчас нетвердыми шагами выходят из пивных... Я спел «Это было давным-давно...», все куплеты до одного, выпил за здоровье Морин, Сэмэнты и всех родных, а также за Фрэнка, Одри и прочих друзей и пожелал им всех благ.

Мой новогодний обед состоял из цыпленка, бобов, фасоли, бокала вина. Перед обедом я выпил хереса, а в двенадцать часов откупорил виски и сделал маленький глоток. Затем я лег спать. Дул западный ветер силой около 4 баллов, и «Бритиш стил» развивала всего 4 узла. Ночь выдалась сравнительно спокойная, и я решил, что могу позволить себе еще одну роскошь — спать, не вставая, до самого утра.

Первый день нового 1971 года был лучшим годовым днем с тех пор, как сломался автопилот. Я заметно продвинулся на север, и только буйная волна, которая накрыла меня и залила половину кокпита, несколько омра-

чила мою радость; вода проникла даже в кают-компанию.

Здесь было уже потеплее. Я управился с очередной книгой из моей библиотечки и начал писать письма, чтобы передать их при следующем randevу, у берегов Тасмании. Было много перистых облаков, однако барометр не падал. Я плотно пообедал — бифштекс, пирог, фасоль, бобы, лук, жареный картофель. Словом, могучий обед, и ел я с великим наслаждением.

Чувствовалось, что я скоро выйду за пределы радио-контакта с Порт-Стэнли. 2 января я установил связь, услышал, как оператор говорит: «Для вас есть сообщение», — и тут он пропал. Зато мне невероятно повезло с Веллингтоном в Новой Зеландии. Еще раньше мне передали, что Веллингтон будет слушать меня от 12.00 до 15.00 по Гринвичу. В 13.00 я настроился и поймал вызов, однако ни на минуту не надеялся, что смогу установить связь на таком расстоянии. На всякий случай сделал попытку — и услышал: «ЗЛВ отвечает «Бритиш стил». Слышу вас на тройку». Я ликовал, словно мальчуган при виде новой игрушки. Отправил радиogramму для Британской стальной корпорации, сообщая, что есть связь с Новой Зеландией, и условился с оператором о графике на неделю. Наговорился я с ним всласть. Узнал от него, что в Веллингтоне около 25 градусов тепла. Скорей бы продвинуться еще на север!

И снова ветер посвежел, притом это был зюйд-вест, и он позволил мне идти отличным курсом — 316° (истинный). Сила ветра достигла 9 баллов, я уже подумывал, не лучше ли лечь в дрейф или убрать паруса и вынести румпель под ветер. Однако «Бритиш стил» так славно шла под вынесенным стакселем № 3 и зарифленной бизанью, что рука не поднималась осаживать ее. Решил, если ветер скоро не умерится, все-таки убрать паруса: слишком велик риск еще что-нибудь сломать. Тем более что накануне ночью в камбузе упал ящик с ножами и вилками, а я даже ничего не слышал! Этак, чего доброго, прозеваю, если случится что-нибудь на палубе.

Среди ночи сила ветра достигла 10 баллов; я вышел на палубу, убрал стаксель № 3 и бизань. Закрепил румпель и оставил малый штормовой стаксель, он помогал яхте держать курс. Все проверил и снова лег, но на рассвете поднялся посмотреть, как обстоят дела. По-прежнему все было в порядке. Яхта шла нормально, со скоростью около 3 узлов, курсом на север, это меня устраивало. Однако сила ветра все возрастала, порывы достигали 11 баллов,

и около пяти часов я шел совсем без парусов, с вынесенным под ветер румпелем. Затем сила ветра упала до 8 баллов. Мне надоело топтаться на месте, и я развил ход.

Самому мне в каюте ничто не угрожало, я только за снасти опасался. Все обошлось благополучно, хотя я до сих пор не возьму в толк, как корпус и рангоут устояли против такого шторма. Я убедился, что идти с голыми мачтами, когда яхта уподобляется пробке и нисколько не сопротивляется волнам, — страшная нервотрепка. Все равно что заштитить, только еще и страхи тебя одолевают.

На третий день шторм выдохся, но когда я 6 января взял полуденную высоту солнца, то буквально оторопел. Я-то думал, что меня отнесло на север миль на 100, а оказалось вдвое больше. Уже это говорит о силе шторма. Я усомнился в точности своих наблюдений, повторил их — нет, все верно.

Мне удалось связаться по радио с Фолклендскими островами, потом с оператором Роджером Уайтом в Новой Зеландии. Похоже, все радиооператоры на свете — отзывчивые и обязательные люди. Я попрощался с фолклендскими операторами. Они для меня очень много сделали, я сожалел, что мы больше не встретимся в эфире. Но ведь конец связи с Фолклендскими островами означал, что я ухожу все дальше на запад, а это было для меня главным.

Странная вещь произошла утром 7 января. Я проснулся с таким чувством, что с Сэмэнтай что-то случилось. Чувство это было настолько сильным, что я бросил все текущие дела и взмолился к небу, чтобы Морин и Сэмэнта были живы-здоровы. Вернувшись домой, я узнал, что за несколько дней до этого случая Сэмэнта выбила себе передний зуб. Вероятно, в то утро, когда мне было так тревожно за нее, у нее болела десна. Конечно, сама она давно забыла, что с ней было 7 января, но я не сомневаюсь, что в тот день между нами был какой-то контакт особого рода.

Мои зубы были в полном порядке, но меня беспокоили уши: они шелушились и страшно чесались. Я смазал их каким-то кремом, и постепенно все прошло.

Мне не терпелось пройти 100° з. д. Каждый десятый градус на карте представлялся мне барьером, и, одолев очередной барьер, я был очень доволен. Естественно, сотый градус был особенно важным барьером, и я мечтал о том дне, когда пройду его. Это произошло 8 января, и в честь такого события я сложил карту так, чтобы не ви-

деть Южной Америки. Мне казалось, что я уже целую вечность торчу в южноамериканской зоне, и каким счастьем было наконец уйти из нее.

На карте погоды про область океана, где я теперь находился, написано, что здесь частые туманы. Вот и я попал в туман, да в какой! Страшновато было идти в густом тумане со скоростью 7—8 узлов. Почему-то даже страшнее, чем в Ла-Манше или Атлантике, хотя на самом деле здесь было куда безопаснее. В этих пустынных широтах вероятность столкновения с другим судном составляла меньше одной миллионной.

268 Туман держался четыре дня. Журнал рассказывает, чем я был занят:

«9 января. Третий день туман. Не знаю, почему так тяжело на душе, тоскую по дому, хочется увидеть Морин и Сэмэнту. Чтобы отвлечься от мыслей о них, навел порядок в камбузе, вымыл плиту. Теперь плита и камбуз сверкают чистотой. Читаю «Центурион» — это о французских парашютистах. Книга напоминает мне о нашем замечательном товариществе в парашютном полку. Чудесное время было, я был в отличной форме, чувствовал себя исключительно бодро. Со временем все улетучилось. Встретить бы теперь кого-нибудь из однопольчан, выпили бы по стопочке. Да только боюсь, что встреча не принесла бы нам такой уж большой радости. Правда, отличное было время!

10 января. Четвертый день туман. Отвратительный день, сплошной дождь и туман. Видимость всего около 20 ярдов. Собрал около шести галлонов воды. Мог бы собрать и больше, да незачем. У меня еще полная цистерна. Солнце выглянуло всего на час. Я воспользовался случаем подстричь волосы. Они отросли и только злили меня. Теперь я их укоротил. Вымыл голову, помылся весь и побрился. И чувствую себя гораздо лучше. Сменил белье, в том числе постельное. Поменял брюки».

Туман рассеялся на следующий день — зато я попал в штить, а это было чуть ли не хуже тумана. Несмотря на безветрие, сохранялась сильная зыбь, вызванная штормами, которые от начала времен бушуют в высоких южных широтах. Без ветра «Бритиш стил» шатало, словно пьяницу. Трудно выразить, до чего скверно было у меня на душе на этом этапе. Я поносил стихии последними словами, но, устыдившись своего ребячества, объявил затем кампанию борьбы против брани и придумывал себе наказания за нарушение запрета.

Мало того, что меня изводил штиль, на ступнях появились язвочки, которые причиняли невыносимую боль. Никогда не думал, что от такой малости могут быть такие мучения.

Используя малейшие дуновения ветра, я прошел лавировкой целых 15 миль, но в конце концов сдался, убрал паруса и залег спать, не дожидаясь вечера.

Под утро вернулся ветер, и я пошел на северо-запад со скоростью 7—8 узлов. Меня смущало одно противоречие. Счислимое место было результатом моей прокладки, когда же я взял высоту солнца — правда, условия были не очень хорошие, — получилось значительное расхождение. То ли я забрался на север дальше, чем рассчитывал, то ли недооценил силу течения. Вспомнилось, что я ошибся, определяя снос на север во время шторма. Уж не случилось ли чего-нибудь с компасом? Что, если под ударами волн в корпусе яхты переместились магнитные поля? Решил в первый же погожий день проверить компас. А пока я принял координаты, вычисленные на основе обсервации. Поразмыслив, я начал догадываться, где мог допустить ошибку, определяя счислимую позицию. Ведь я по большей части шел с втугую выбранными шкотами, возможно круче к ветру. Так как автопилот вышел из строя, яхта часто рыскала. Очевидно, я неточно рассчитывал средний курс, недооценивал путь, пройденный по ветру. Впрочем, это не исключало возможности, что компас имеет погрешность. Я допускал, что величина ее может достигать градусов десять.

Обсервованная широта была $46^{\circ}04'$. Мне пока не хотелось подниматься к северу дальше 45° ю. ш.; от этой параллели меня отделял всего градус с небольшим, но не в моих силах было что-нибудь изменить — яхтой командовал ветер.

Вдруг я страшно затосковал по Хоику, захотелось погулять с Морин и Сэмэнтой в тамошнем чудесном парке. Чтобы под ногами была не палуба, а земля, и я мог бы пробежаться. Вспомнилось, как мы с Морин играли там на лужайке в гольф. Правда, мне не очень нравилось с ней играть, потому что она всегда меня побеждала! Ничего, вызову на соревнование Сэмэнту, уж ее я как-нибудь одолею! (Поразмыслив, я заключил, что это еще вилами на воде писано...)

Четырнадцатого января — восемьдесят девятый день плавания — кончился первый баллон с газом. Он хорошо послужил, и, подключая к плите новый баллон, я заключил, что газа вполне хватит до конца плавания. Почти

весь этот день лил дождь, но я не стал собирать воду: у меня был достаточный запас. И здорово же я испугался, когда мне вдруг показалось, что я вижу привидение! Откуда ни возьмись, над океаном футах в сорока от яхты поднялось странное облачко белого пара. А затем я рассмотрел огромного кита — это фонтан его выдоха образовал облачко. Еще один сюрприз, правда совсем другого рода, ожидал меня, когда я углубился в книгу «Дерзны быть свободным». По словам автора, он на яхте длиной 14 футов развивал 12 узлов! Мне бы в компанию такого кудесника!

270 Ветер опять выдохся, и 15 января мой суточный переход был всего 38 миль. Меня отнесло еще дальше на север, до 44°45' ю. ш., и я решил, что не мешало бы для разнообразия немного пройти на юг. Я очутился в области высокого давления, оттого и слабые ветры. Надо выходить из этой области... Без ветра я был беспомощен, и любой ветер представлялся мне лучше штиля.

Мое желание исполнилось на следующий день: подул западный ветер с порывами до 7 баллов. Я долго трудился на палубе, добиваясь, чтобы «Бритиш стил» сама собой управляла. Шли часы, они казались вечностью, а я никак не мог понять, почему яхта упрямится, но все-таки разобрался, в чем дело, и добился своего. Промерзнув до костей, спустился в каюту. В такие минуты одиночка особенно остро чувствует, как тяжело работать без команды: некому было встретить меня чашечкой горячего кофе. Я налил себе джинку с тоником и с наслаждением проглотил. Похоже, мне именно тоник нравится, но и джин, конечно, дела не портит.

17 января я совершил великую глупость. Вышел до завтрака на палубу и вскоре ощутил, что меня бьет дрожь. Знакомое состояние, верный признак того, что нужно поесть. В армии я на учения всегда брал с собой глюкозу. Как почувствую слабость — съем таблетку, и все проходит. Теперь же пренебрег сигналом и продолжал трудиться на палубе. Дурацкий поступок, тем более что у меня была целая банка глюкозы. Морин нарочно припасла ее мне для таких случаев. Я терпел полтора часа, потом, чувствуя, что ноги меня не держат, бросил все, спустился в камбуз и приготовил мощный завтрак — четыре яйца, три сосиски, три чашки чаю, десяток крекеров с конфитюром. И сразу пришел в норму, но я еще долго злился на себя: вдруг в то самое время, когда я так раскис из-за собственной оплошности, случилась бы какая-нибудь авария? Я решил больше не допускать таких вещей.

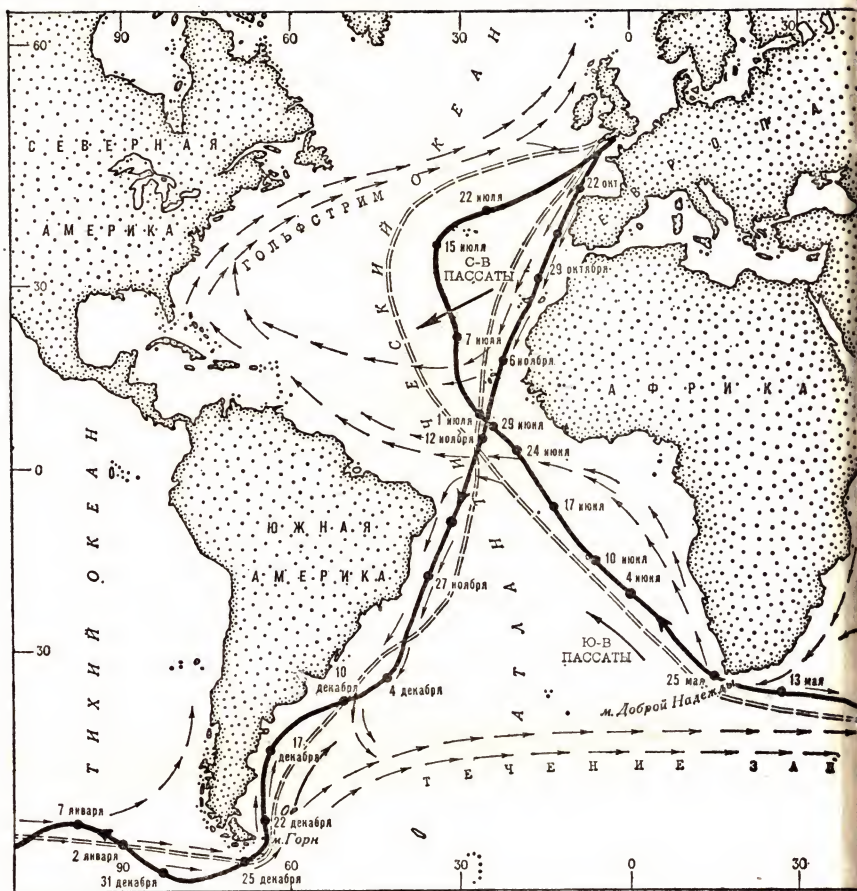
В палубе обнаружили течи, и это меня страшно раздражало. Даже на самых лучших яхтах в каюту просачивается вода, и найти место течи бывает подчас очень трудно. Волны Тихого океана так нещадно колошматили «Бритиш стил», что было бы нелепо винить яхту за одну-две лужи под ногами, но течи были серьезной помехой, и я не один час потратил на борьбу с ними. Особенно злила меня течь над одной из коек, она не давала пользоваться койкой, потому что спальный мешок промокал насквозь. Самая удобная для сна подветренная койка, и одно из преимуществ плавания в одиночку как раз в том и заключается, что можно по желанию менять койки. Однако течь лишала меня выбора, и чтобы не свалиться с наветренной койки, приходилось все время жаться к стенке.

Основательно потрудившись, чтобы устранить эту течь, я предвкушал удобный сон на подветренной койке. Однако праздник не состоялся, сверху по-прежнему текло, и, когда я встал, в мешке, что называется, хлюпала вода. Я целый день сушил его грелками.

В этом пустынном уголке земного шара и живности мало. Вернее, ее не видно, а в толще воды, конечно, всякой фауны хватает. Огромная рыба, футов на двенадцать, даже напугала меня, выскочив из воды, будто молодой лосось. Большое удовольствие доставляли мне встречи с дельфинами. Из каюты было слышно, как они переговариваются и резвятся около яхты. Один раз я слышал жалобный возглас — должно быть, дельфин очутился как раз под яхтой, когда она сорвалась вниз с гребня волны и то ли ударила, то ли напугала его. Надеюсь, его не ранило.

Я продолжал время от времени делать глупости. Например, взял да съел в один присест целую пачку фиников. Потом мучился животом, и в мысленном перечне нежелательных поступков прибавился еще один пункт — объедаться финиками.

Вечером 18 января я услышал по радио, что в Англии на среду, 20 января, назначена забастовка почтовых работников. И хотя вторник не значился в графике, я решил связаться с Веллингтоном и передать сводку для Фила Уолфиндена, пока не началась забастовка. Только настроился на Веллингтон, как услышал, что меня вызывают! У оператора была для меня радиограмма, однако я слышал его очень плохо и предложил подождать с ней до следующего дня, когда будет связь по расписанию. Но сам я все же ухитрился передать короткое сообщение для Фила с указанием своих координат. Может быть, дойдет, несмотря на забастовку?..



Маршрут плавания

Снова выдался нудный день — дождь и туман, то шквал, то штиль. За каких-нибудь полтора часа я зарегистрировал пятибалльный западный ветер, штиль, затем северный ветер, снова штиль, и наконец, пятибалльный южный ветер! Поистине коварная зона. Все эти штили, шквалы и перемены ветра заставляли меня непрерывно трудиться — менять паруса, маневрировать румпелем, чтобы выжать из яхты максимум. Я опять сделал энергичную попытку отыскать протечки над койкой — и опять безуспешно. Было похоже, что мне от них не отделаться, разве что яхта сама все исправит. Эти течи в рубках и палубах —



таинственная штука: ни с того ни с сего появляются и порой (увы, очень редко) ни с того ни с сего пропадают. Решил приготовить шотландский обед, устроить репетицию перед годовщиной Бернса. Рубец с потрохами, хрустящий картофель и горох. Добавил стопочку виски — здорово! С ним рубец показался еще вкуснее.

Паскудная погода держалась несколько дней. Ветер все румбы перебрал, но на норд-осте задержался, и я развил ход, поставив грот и бизань на разные галсы. Правда, по минутно приходилось подправлять румпель, и, так как лил дождь, я, чтобы совсем не ооченеть, укрывался под

брезентом. В конце концов спустился в каюту и протянул туда штуртросы. Это было все равно что длинными поводьями управлять конем, но все же лучше, чем сидеть под дождем. Можно было оставить пост на несколько минут — ровно столько, сколько нужно, чтобы перекурить. И хотя мне приходилось бегать из камбуза к штуртросам и обратно, я был доволен поведением яхты, решил даже, что при умеренном ветре можно не убирать грот и бизань. Но ничто не длится вечно. Только я наладился так идти, как ветер переместился к северо-западу; теперь яхта шла круто к ветру. Так продолжалось долго, и дождь тоже продолжался; я собрал около шести галлонов воды для стирки, а заодно помыл голову.

Несколько выдержек из журнала:

«20 января. Связался с Новой Зеландией, из-за почтовой забастовки мои сводки передаются дальше телексом. Получил официальный запрос, согласен ли я открыть очередной смотр морской техники в Бирмингеме. Приятный сюрприз! Жаль только, что не успею к сроку. Солнце последний раз видел пять дней назад. Тем временем нарастает ошибка в счислении пути. Ничего, лишь бы я продвигался вперед, а не назад. Со всем этим рысканьем разве может быть точное счисление. Капризничает курсоуказатель. Значит, я не могу рассчитывать на сигнал об уходе с заданного курса. Серьезная неприятность.

21 января. Ну и денек! Качели какие-то, сила ветра колебалась от 2 до 7 баллов. Дождь и туман. Лило, как в зоне муссонов. Внизу — сырость, кругом развешена мокрая одежда. Над койкой течет и течет. Хорошо позавтракал, с удовольствием съел грибы и яйца. На обед — рагу, огромная порция. Прошлой ночью я дважды вставал и почти весь день провел на палубе. Здорово вымотался. Придется отклониться либо на север, либо на юг, чтобы уйти от тумана.

22 января. Туман. Всю ночь держался штиль, но к 04.30 подул трехбалльный ветер. И яхта развила ход, правда не сильный. К 09.30 ветер — 1 балл, затем наступил штиль. Использовал передышку, чтобы помыться и побриться. Не такая уж и щетина была, но сбрить ее всегда приятно. Поспал два-три часа и проснулся в 16.30, как раз к началу шторма. Сила ветра достигла 7, потом 8, с порывами до 9 баллов. Только бы не пришлось выходить наверх! Через бортовой иллюминатор видно, как волны перехлестывают. Спасибо Роберту Кларку, что он сделал палубу такой ровной.

23 января. Астрономическое место 45°30' ю. ш. и

134°50' з. д. Наконец-то определился! Впервые за восемь дней увидел солнце. Приятный сюрприз, я не подозревал, что продвинулся так далеко на запад.

На исходе хрустящий картофель. Что ж, вон на сколько хватило, и то хорошо.

Когда я брал высоту солнца, меньше чем в пяти футах от яхты всплыл кит. И напугал же он меня. Я отвел душу крепким выражением, а ему хоть бы что, пошел дальше.

Обнаружил рождественский подарок от членов яхт-клуба — календарь с видами Шотландии и поздравительные открытки. Настроение сразу поднялось!

Сила ветра — 1 балл. Занялся материальной частью:

1. Покрасил компасный ящик.
2. Снял грот и заделал конец фока-фала.
3. Залатал грот.
4. Просушил одежду и спальные мешки.
5. Подтянул фока-штаг.

275

Плотный обед — херес, пирог с мясом, жареный картофель, сельдерей, вино».

После этого обеда я отлично выспался, встал только в 09.00. За все плавание я редко так высыпался; к тому же спальный мешок (спасибо солнцу!) был сухим, а не сырым, как обычно. Отдых пришелся очень кстати, потому что яхта никак не хотела сама держать курс, и мне пришлось одиннадцать часов просидеть на румпеле. Чтобы не скучать, я подбадривал себя шутками и составлял воображаемые радиogramмы знакомым. Например, коммодору яхт-клуба: «Придумал хорошую замену Хэмблской горе: дуи напролом, оставив Сидней справа». Правда, чтобы оценить эту радиogramму, надо знать Хэмблскую гору.

25 января был сотый день моего путешествия. По-прежнему держался штиль, и единственным примечательным событием было то, что я впервые с начала плавания увидел акулу. Снова пришлось не один час отсидеть на руле, я спел 38 песен. Никогда не думал, что знаю столько!

Мучительные темпы... Оставалось пройти всего четыре градуса долготы, чтобы покинуть восточный лист карты Южного океана. Как мне не терпелось проститься с этим листом и перейти на следующий! Суток вполне довольно — был бы ветер! Но порядочного ветра не было, все больше штиль; а подует, так не с той стороны. Просмотрев журнал и подведя итоги, я установил, что после мыса Горн 149 часов топтался на месте — то из-за штиля, то из-за шторма.

Лишь через двое суток с лишним я выполз за пределы злополучного листа. Пришел наконец этот великий момент, и я отметил свое место на западном листе, на котором помещалась Новая Зеландия! Несколько минут я глядел на карту, как замороженный. «И ведь настанет день, когда я

пройду Новую Зеландию! — сказал я себе. — Это будет для меня немалое событие. Трудно все-таки приходится».

Очнувшись от размышлений, я решил отметить этот день и откупорил банку креветок. У меня было всего двенадцать банок, и до сих пор я их не трогал. Открыл также последнюю банку грибов. Господи, до чего вкусно было!

Компас продолжал меня тревожить. Я вводил поправку на 10° восточной девиации, однако за точность поручиться нельзя было. Столько идя круто к ветру, к тому же без автотопилота, я не мог избежать частых перемен курса. Оставалось только вести их ежедневный контроль.

276

Как бы то ни было, я продвигался вперед. 28 января вошел в очередной часовой пояс, все меньше оставалось до демаркационной линии времени. Мне уже рисовались пасаты, летучие рыбы, знойное солнце. Я представлял себе, как жадно глотаю пепси-колу, приговаривая: «Ух, жарится!» А сам почти забыл, что такое жара. «Ничего, — говорил я себе, — ничего, настанет день, когда я смогу сказать, что иду домой, к Морин и Сэмэнте».

29 января я развернул «бернсовский» сверток. Я всегда считал, что Бернс родился в ночь на 25 января, но Морин сказала, что 29-го, и я ей поверил, ведь она обычно права. Однако тут она ошиблась. Впрочем, я ничего не проиграл, отложив праздничный обед до более приличной погоды.

В «бернсовском» свертке лежал рубец со всеми ингредиентами и печатное меню «бернсовского обеда». Еще одним приятным сюрпризом оказалась книга «Шотландия живет». На этом сюрпризы не кончились: я нашел банку меда, а в одном из шкафчиков лежал «медальон Христофора».

Возможно, святой Христофор принес мне счастье, потому что на другой день выдался случай проверить мои подозрения насчет компаса. Солнце на закате было видно очень четко, так что на результаты контроля можно было вполне положиться. Правда, у меня не было пеленгатора, но я вышел из положения с помощью линейки. Конечно, не идеальный вариант, однако лучше, чем ничего. Моя проверка компаса подтвердила, что имеется восточная девиация 10°. Теперь все стало на свое место, на душе у меня полегчало, и я решил в честь такого события открыть единственную на борту банку с песочным тортом.

Я находился на 44°05' ю. ш. — слишком далеко на север: ведь мне надо было проскользнуть мимо Новой Зеландии. Я подсчитал, что желательно спуститься к югу миль на триста. Конечно, лучше было бы все время идти южнее, но ветры мне не подчинялись. Теперь пришла пора отойти на юг, и я лег на нужный курс. Удалось выдержать его поч-

ти весь день 31 января, но 1 февраля опять воцарился штиль, и я около шестнадцати часов топтался на месте. Совсем некстати... Пришлось заняться материальной частью — покрасил носовой люк, навел чистоту на яхте, починил бизань. Парус порвался, одна лата вылезла. Я задвинул лату на место, зашил парус.

В этот день впервые после мыса Горн я увидел признаки суши — кругом плавали водоросли. Суша — редкость в этой части океана, но все же к востоку и юго-востоку от Новой Зеландии есть мелкие острова: Баунти, Антиподов, Кэмпбелл. Очевидно, водоросли приплыли с одного из них, во всяком случае для меня они были признаком, что земля совсем близко. Через два дня появилось множество птиц — вторая верная примета, что на свете есть еще суша!

До Новой Зеландии оставалось немало миль, но курс уже требовал тщательной разработки. Снос на север был мне вовсе ни к чему, а пробиться на юг оказалось нелегко. На юго-восток — пожалуйста, но это означало отступать, что меня никак не устраивало. Я взялся обойти вокруг света против преобладающих ветров — путь, который кое-кто считал немислимым для одиночки. Половину земного шара я уже обогнул. Надо пробиваться дальше.

По мере приближения к Новой Зеландии начались трудности с радиосвязью. Связаться на сравнительно короткое расстояние подчас труднее, чем на дальнее. Меня заботило, как бы Морин не стала волноваться, не получая вестей обо мне, тем более что на всем пути от мыса Горн радио работало прилично. Значит, и тут нельзя сдаваться. Не ответит Веллингтон — может быть, удастся наладить связь с островами Чатем. Временами я слышал вызовы Веллингтона, но мой голос не мог пробиться.

По-прежнему штормы чередовались со штилями, и налетали они неожиданно, причиняя мне кучу хлопот. Один вознамерился оставить меня без обеда. Я накрыл на штурманском столе, повернулся взять соль — в ту же минуту почти весь обед выскочил из тарелки. Я вернул его в тарелку и съел. Хорошо, что у меня было заведено, поработав с картами и лощиями, сразу убирать их.

В другой раз коварная волна захлестнула кокпит, ворвалась в кают-компанию и дотянулась до моего спального мешка. Я принялся сушить мешок грелкой — но попробуйте в шторм наполнить грелку горячей водой!

Бывали красивые закаты, когда край неба багровел. Но в этих широтах багровый закат нельзя считать верной приметой. Следующий день мог быть хорошим, ветреным, а мог быть и совершенно отвратительным.

Новая Зеландия и Тасмания

278 Казалось, Южному океану не будет конца. Я перебирал в памяти другие тихоокеанские плавания на малых судах — никто еще не ходил моим маршрутом. Джошуа Слокам, отец одиночного мореплавания, прошел вокруг света с востока на запад, но ведь он после Магелланова пролива направился к северу, в теплые широты с россыпью восхитительных полинезийских островов. Чичестер, Роуз, Нокс-Джонстон — мои недавние предшественники в одиночных кругосветках — спускались на юг до ревущих сороковых, но все они шли в другую сторону. Ревущие, можно сказать, ревели им *вдогонку*. Я же намеренно бросил вызов ревушим, они ревели мне *в лицо*. И нечего жаловаться, что продвигаюсь по карте мучительно медленно! Главное — *продвигаюсь*. И спасибо, что у меня такое крепкое и славное суденышко, спасибо, что здоровье не подводит — язвочки, сыпь и прочие мелочи не в счет, — спасибо Морин и моим друзьям за отличную провизию.

Меридианы, которые представлялись мне барьерами поперек карты, один за другим уступали натиску и оставались позади. Одолев 160° з. д., я ликовал. Еще каких-нибудь 20 градусов — и будет пройдена половина пути вокруг земного шара! Я все еще избегал думать о всем маршруте в целом, мысленно разбивал его на несколько гонок с препятствиями. Еще 16° — и я миную острова Чатем, а там всего 5 градусов до Баунти и так далее. Сознание не мирилось с тем, что надо идти еще 180° до второго правого поворота — у мыса Доброй Надежды, прежде чем начнется длинный финишный этап. И я гнал от себя эту мысль, если не считать обитающей в глубине души твердой уверенности, что так или иначе, рано или поздно я *приду* к финишу.

В ясные ночи я глядел на Луну и думал об отважных людях, которые ее достигли. И мои собственные проблемы казались таким пустяком! Человек достиг Луны — а я

тут переживаю из-за какого-то девятибалльного ветра. Конечно, это рассуждение было скорее философским, чем реалистичным. Мое путешествие не шло ни в какое сравнение с подвигом космонавтов, однако волны, которые нагнал девятибалльный ветер, были предельно реальными. Ох уж эти волны! Шипя, они надвигались на яхту, будто снежные горы. Иногда они захлестывали кокпит, и казалось — громада пенящейся воды поглотит и меня, и «Бритиш стил». Но яхта всякий раз выбиралась на поверхность. А я сидел в каюте и улыбался во весь рот. Не потому, что не боялся — боялся, и не однажды, — а потому что так уж я устроен. Чем опаснее ситуация, тем смешнее она мне кажется!

279

Выдержки из журнала:

4 февраля. В 10.00 все еще дул восьмибалльный ветер, потом он начал стихать. Просто невероятно, как быстро он утомился. Осталось беспорядочное волнение, волны мечутся во все стороны. Поминутно меняю парусность: то выберу шкоты, то возьму рифы на бизани, то отдам рифы. Не могу связаться с Новой Зеландией, Морин уже две недели не получает данных о том, где я нахожусь.

5 февраля. Отвратительный день — порывистый ветер, шквалы. Сейчас ветер 5 баллов — через минуту 8 баллов. И все зюйд-вест. Пробовал связаться с островами Чатем — ничего не вышло.

6 февраля. Весь день налетали шквалы, весь день я только и делал, что лавировал. Сейчас курс южный. Ну и черт с ним, когда-нибудь пойду же я на запад. Но похоже, что все 25 градусов долготы до Новой Зеландии придется брать с боем. Ничего, будут и на нашей улице пассаты. Связался с островами Чатем. Узнал, что в Веллингтоне накопились для меня радиограммы, больше 300 слов. Почему-то не могли передать их мне через Чатем. Умылся, побрился, сменил белье. Сразу на душе стало легче.

7 февраля. Сильные шквалы. Вылил на себя чашку чаю, когда яхта переваливала через волну. Опишу один шквал.

На горизонте — огромные кучевые облака, сила ветра — 7 баллов. Приближаясь, громада облаков становится все выше и темнее, и вот уже совсем черная. В то же время отмечаю, что заметно выросшие волны покрылись белыми барашками. И вот началось! Сила ветра достигает 11 баллов. Значит, надо браться за румпель. Как только скорость ветра превышает 45 узлов, надо быть начеку. Меня уносит на северо-восток (то есть прочь от Новой Зеландии). Стараюсь по возможности умерить ход яхты. Минут 5—10 дует с невероятной силой. Затем начинается дождь, боль-

ше похожий на град. Хлещет по лицу и рукам, забирается под рукава, и скоро я весь мокрый. Первый заряд дождя прошел — за ним следует другой. Капли колют, словно песчинки в бурю. Но вот дождь кончился, и ветра нет, море вяло бросает яхту туда-сюда, паруса хлопают. Передышка длится всего минут 5—10, глядишь — опять тебя гонит семибалльный ветер».

Во время таких шквалов я пою или понукаю «Бритиш стил»: «Давай, «Брит», дуй во весь опор! Покажи дорогу к дому. Морин и Сэмента ждут!» Изображаю, будто подхлестываю своего скакуна. Возможно, в пересказе это звучит смешно, но без этих маленьких уловок я совсем мог раскиснуть. А так я хоть и проклинал в душе шквалы, держался довольно бодро.

Несмотря на непогоду, 7 февраля мне удалось связаться с Веллингтоном и принять все радиogramмы. Кроме того, поймал Англию — почти вся программа была посвящена положению в Ирландии, и я страшно расстроился. Занимался хозяйством, жарил картофель и уронил сковороду, когда яхта скатывалась с волны. Масло разбрызгалось, испачкало весь камбуз.

9 февраля радио Чатема передало штормовое предупреждение. Анекдот, да и только: меня уже три дня трепали штормы. В этот день я пересек демаркационную линию времени, однако не стал сразу менять дату — не все ли равно, когда это делать...

Весь следующий день, 10 февраля, я дрейфовал с голыми мачтами — по всем признакам, нагрязнул чатемский шторм. Сила юго-западного ветра колебалась от 9 до 10 баллов. Не очень-то приятно для нервов ждать, когда на яхту обрушится исполинская волна. Я попытался сделать несколько снимков, но только намочил камеру. Тогда я расправился с огромной порцией рагу и частично наверстал упущенный сон.

Шторм, как обычно, сменился штилем, и я решил устроить задним числом «бернсовскую вечеринку». Закрепил шкоты, потом причесался, почистил зубы и приготовил ужин. Пришлось жонглировать кастрюлями, ведь у меня было всего две горелки, но вечеринка состоялась. Рубец удался на славу, с ним хорошо пошла стопочка виски. Я громко читал стихи Бернса, спел все шотландские песни, какие только помнил, выпил за здоровье всех моих друзей. И лег спать.

Я проспал двенадцать часов и проснулся с дикой головной болью, которой хватило на целый день. Поделом!

Впрочем, я не очень раскаивался, тем более что грандиозная вечеринка помогла мне встряхнуться. Непрестанный поединок с волнами совсем вымотал из меня душу, а тут я хорошо отключился, выпался и как будто пришел в себя.

До Новой Зеландии оставалось всего 500 миль. Мне попался заблудший буй, стали появляться новые птицы — верные приметы, что земля близко. Того и гляди, начнут встречаться пароходы. И я решил на ночь поднимать на мачте топовый огонь — столкновение сейчас было бы совсем некстати!

Учитывая, что несколькими днями раньше была пройдена демаркационная линия времени, я внес 14 февраля поправку в свой календарь. Настроение у меня было приподнятое. Ведь я пересек 180° долготы и теперь считал уже градусы *восточной* долготы от Гринвича. Следовательно, я обогнул половину земного шара, дальше что ни меридиан, то на один градус ближе к дому, тогда как до сих пор каждый меридиан воспринимался только как ступенька к 180° . Отмечая это событие, я открыл очередную банку креветок. И с радиосвязью все наладилось. Я связался не только с Веллингтоном, но и с Оклендом. Веллингтон передал предупреждение о тропическом циклоне «Дора». Правда, до тропиков было далеко, и я надеялся, что циклон обойдет меня стороной.

Поскольку до земли и зоны оживленного судоходства оставалось немного, я всю ночь сидел на руле и только под утро ложился на час-другой. 15 февраля выдался отличный день, правда, ветер был тихий, а раза два он и вовсе пропадал. Был момент, когда я основательно испугался. Я стоял на носу и грезил, наслаждаясь чудесной погодой, вдруг впереди показались буруны. «Риф!» — пронеслось у меня в голове, и я бросился к румпелю. А в следующую секунду я разглядел, что это никакой не риф, а просто кит всплыл на поверхность. Я облегченно вздохнул.

Несколько дней штили чередовались с тихими ветрами, но солнце сияло всюю, и я отдыхал, используя, так сказать, перерыв перед вторым таймом. 17 февраля встретил первое рыболовное судно — точнее, я видел только его огни. В этот день кончилась первая цистерна пресной воды; она хорошо послужила. Я сказал себе, что в следующий дождь надо будет начать собирать воду. Но острой нужды в воде я не испытывал, а в такую отличную погоду о дожде не хотелось думать. Лежа на солнце, я читал Агату Кристи.

18 февраля я решил, что пора кончать перерыв и снова впрягаться в лямку. Погода все еще была штилевая, но я

старался ловить каждое дыхание ветра. Через Новозеландское радио состоялось три радиотелефонных разговора, а члены Новозеландского клуба яхтсменов, огибавших мыс Горн, прислали радиограмму: «Счастливого плавания. Восхищены вашей отвагой». Приятно, ничего не скажешь.

На «Морской ведьме» навстречу мне вышли телевизионщики, и я полночи просидел у передатчика, наводя их на яхту. Около полудня они наконец нашли меня и взяли интервью для телевидения. Я был рад снова видеть людей, и мы достойно отметили это событие, хотя, разумеется, никто из них не ступил на борт «Бритиш стил». У телевизионщиков были с собой только крепкие напитки, так что я поделился с ними пивом. Обычно журналисты угощают вас пивом. Я с удовольствием поменялся с ними ролями, и ведь мое пиво обогнуло вместе со мной половину земного шара.

Однако светская жизнь скоро начала меня утомлять. Только «Морская ведьма» отошла, как последовало еще три радиотелефонных вызова. Конечно, мне было приятно поговорить с живым человеком, да и лестно, что люди мной интересуются, но нельзя же целый день только и делать, что отвечать на телефонные звонки! Мне надо было продолжать свой путь, то есть уходить от Новой Зеландии. А фалы все заедали, и, когда я задумал сменить стаксель № 1, его так заело, что пришлось поработать лебедкой.

По-прежнему держался штиль. Погода была чудесная, ничего не скажешь, но она меня уже не радовала, мне нужен был ветер. Я получил приятную радиограмму: «От яхтсменов Отаго. Попутных ветров и быстрого хода. Гордон Кэли, председатель яхт-клуба Отаго». Поскорее бы начались эти попутные ветры!

Прокладывать курс здесь было далеко не просто. Огибая Южный остров, я, чтобы выиграть время, решил идти через пролив Фово, отделяющий Южный от острова Стюарт. Он всего около 25 миль в самом узком месте, и в нем хватает рифов и островков, глядеть надо в оба. Временами ветер ослабевал настолько, что яхта лишь еле-еле слушалась руля. Это осложняло мою задачу — и усиливало досаду. Я поймал себя на том, что становлюсь вспыльчивым, как мальчишка. Когда одна волна захлестнула палубу и окатила меня, я сорвал с себя мокрый джемпер и швырнул его за борт, чуть не плача от злости. Потом мне было очень стыдно.

Труд — лучшее лекарство от нервов, но в жару и безветрие меня совсем не тянуло работать. Я забрался на

мачту и укрепил краспицу, потом составил список других текущих дел, однако ленивый ход и меня превратил в лентяя, приходилось силой заставлять себя что-то делать.

То и дело встречались рыболовецкие суда, иногда кто-нибудь подходил ко мне поболтать. Помню на редкость красивую шхуну под названием «Эйгом». Ее команда предложила мне свежей рыбы, но я вежливо отказался. Тогда ребята начали расспрашивать меня о моем переходе на веслах через Атлантику, но я считал, что настоящее важнейшее прошлое, ведь я спешил домой! В самом деле, не оставившись же только для того, чтобы рассказать им свою историю. И я отдал им мой единственный экземпляр книги «Трудная победа», в которой мы с капитаном Джоном Риджуэем описали наш трансатлантический переход.

283

22 февраля пошел седьмой день безветрия. Большую часть дня я провел на руле, только один раз оставил его, чтобы влезть на мачту. Хотел поменять грота-фал, но не смог его выдернуть, пришлось добавить еще один пункт в список очередных дел.

На другое утро подул восточный ветер — как раз тот, в котором я нуждался, чтобы благополучно одолеть пролив. Час за часом мимо меня скользили берега, и я любовался ими в бинокль. Красиво — и похоже на Шотландию... Однако меня, как ни странно (ведь уже 128 дней находился в море), ничуть не манила суша. Охотно навещу Новую Зеландию, но не теперь! Только вперед!

Ночью, приближаясь к острову Сентер, я вдруг увидел за кормой рыболовное судно. Мелькали сигнальные огни, команда что-то кричала, мне послышалось слово «риф!». Испугавшись, я живо спустил грот и бизань — и только тут разобрал, что мне кричат: «Ти-ви!»

Телевизионщикам понадобилось новое интервью. Черт бы их побрал! Я-то думал, что это рыбаки, знатоки здешних мест, предупреждают меня об опасности.

За ночь ветер сместился к юго-западу, и до утра я почти не выпускал из рук румпель, идя галсами. Мне было не по себе, как будто меня взяли в коробочку. Я не знал точно своей позиции, так как попал в прихотливое течение. Под утро снова установился штиль, и я смог часа два поспать. На рассвете телевизионщики все-таки подошли ко мне и получили интервью.

Последующие сутки ветер заходил то с одной, то с другой стороны, достигая порой силы шторма. Проведя еще двадцать четыре часа на руле, я почувствовал, что меня одолевает усталость. Как назло, какое-то встречное судно не захотело уступить мне дорогу — пришлось разворачи-

ваться и отходить. А если бы я не свернул, пароход подмял бы меня под себя.

При дневном свете я опознал на юго-западе остров Соландер у выхода (с моей точки зрения) из пролива Фово. Еще немного — и пролив останется позади. Надо только пройти мыс Пюисегюр, и можно считать, что дело сделано. С юга дул штормовой ветер, но это мне было на руку. Я решил: как только миную мыс, завалиться на койку; уж очень хотелось спать.

Я проспал всю ночь, проснулся уже около четырех утра оттого, что спальный мешок промок насквозь. После погожих дней все течи открылись с новой силой. Дул штормовой ветер. Посмотрел на стрелку анемометра — 45 узлов. Снова лег спать, уже на наветренной койке, и очнулся лишь в 11.30. Видно, я здорово устал.

Выйдя на палубу, я ахнул. Очевидно, пока я спал, на яхту обрушилась огромная волна, а то и несколько. Стаксель № 1 каким-то образом был выдернут из своего чехла и волочился по воде; фалы оборвались, сам парус тоже сильно пострадал. Многократно отремонтированный стаксель-гик опять сломался, хотя я принайтовил его к палубе. Кают-компанию затопило. Электрическая помпа забастовала, и пришлось откачивать воду вручную; потом я починил помпу. Сломались три ящика с провиантом, и продукты не высыпались только потому, что ящики сломанной стороной прижало к аккумуляторам. В кормовом отсеке полный ералаш, всюду разбросано снаряжение, я три часа его разбирал. Вышел из строя насос от второй цистерны с пресной водой; я еще не брал из нее воду, а тут обнаружил, что и не смогу взять. Пришлось обратиться к аварийному запасу. Правда, в одном мне повезло: неожиданно для себя я обнаружил морковь! Я подозревал, что она где-то лежит, но никак не мог ее найти. А шторм нашел.

На другое утро — новый сюрприз. Глянул на мачту — а она изогнута крючком! Я поспешил убрать паруса и стал выяснять, в чем дело. Решив, что одна из правых вантин слишком туго натянута, я отдал талреп, но вышло только еще хуже. Надо было лезть на мачту, однако я не мог это сделать тотчас из-за сильного волнения. Оставалось лишь идти дальше с минимумом парусов и молить небо, чтобы все обошлось благополучно. Волнение не унималось весь день, но вечером был красный закат. И хотя по ту сторону Новой Зеландии примета не сработала, я надеялся, что в Тасмановом море мне больше повезет.

И примета, в виде исключения, не подвела. За ночь ветер стих, и на рассвете царил почти полный штиль. Я немедленно

приступил к делу. Надо было подняться до верха внутренней вантины и добраться до конца отвода. Сидя на беседке, я увлеченно занимался ремонтом, вдруг налетел шквал. К счастью, он оказался не таким уж сильным, и все же раскачиваться под вой ветра и гул дождя было далеко не сладко. Переждав шквал, я возобновил работу. Трудоемкая задача, но все-таки мне удалось добиться равномерного натяжения вантин, и мачта выпрямилась, как положено.

Затем наступила очередь насоса, подающего пресную воду из цистерны. Однако тут меня ожидала неудача. Я не мог его исправить, потому что патрубок сломался, и не мог подключить другой насос, потому что шланги были коротки. Можно снять крышку с цистерны, но это было мне совсем не с руки — как раз над цистерной находились разбитые ящики с провиантом: начнешь поднимать крышку — все рассыпeshь. Не видя подходящего способа добраться до воды, я решил отложить решение этой проблемы. Сама цистерна не пострадала, вода никуда не денется, пока можно расходовать аварийный запас, а во время дождя еще соберу. Если же аварийный запас кончится прежде, чем пойдет дождь, — что ж, тогда возьмусь всерьез за эту цистерну. Словом, дело не срочное.

Я совершил контрольный обход по всей яхте и обнаружил, что перегорела лампочка ходового огня с правого борта. Стал искать запасные лампочки — нету! Я не верил своим глазам. Как же так, ведь я старался ничего не забыть... Пришлось позаимствовать лампочку гакабортного огня.

Следующее рандеву для передачи почты и судового журнала было назначено в заливе Сторм у Тасмании. Я надеялся дойти до Тасмании от Новой Зеландии за семь дней, однако забота о мачте вынудила меня уменьшить площадь парусности, да еще меня притормозил последовавший за штормом штиль, и я уже похоронил надежду уложиться в срок. Правда, больше чем на сутки опоздать не должен.

Хотя дел у меня хватало, я старался каждый день уделять время чтению. Во-первых, для отдыха; во-вторых, чтобы ум не задремал. В Тасмановом море я прочел «Странное плавание Дональда Кроухэрста». Книга меня глубоко взволновала, а местами и возмутила. Я записал в журнале:

«27 февраля 1971 года. Читаю книгу о Кроухэрсте. Печально. И невероятно. Интересно, что будут говорить, если я погибну. Дескать, не подготовился как следует или

еще какую-нибудь чушь. До чего может дойти извращение! В книге сказано, что он был никудышный штурман, брал высоту солнца только один раз утром, иногда еще и в полдень, пользуясь упрощенным способом. Почти никогда не брал одновременно высоту звезд и планет. Я бы сказал, что автор ничего не смыслит в практике штурманского дела. Возьмись он комментировать мои методы, я бы выглядел неважно! Иногда я по три-четыре дня совсем не беру высоту солнца, и ни разу — *ни разу* — не брал высоту планет и звезд. И я всегда пользуюсь упрощенным способом. Дело в том, что в открытом море точность определения большой роли не играет. Ошибись на 20, даже на 100 миль — ничего страшного не произойдет. Люди, которые говорят об «одновременном наблюдении звезд и планет», отбивают у других охоту выходить в дальние плавания. А такие плавания надо поощрять. Потому что дальнейшее плавание, с командой или без нее, — прекрасная вещь. Отлично понимаю Муатессе, который сказал, что в путешествии искал спасения своей души. Другие судят иначе. Им я отвечаю: «Идите к своим офисам, к вечерней стопке джина, к сплетням, скандалям. Вам никогда не понять всей прелести почти (повторяю — *почти*) пуританского взгляда на жизнь».

Еще выдержки из журнала:

«28 февраля. Спешу на randevu в Сторм-бей. Хорошее место для встречи! Неспроста этот залив называли Штормовым! Здесь вовсю бушуют южные ветры. Уповаю на милость небес — авось пронесет.

На второй завтрак съел рождественского цыпленка с жареным картофелем, выпил глоток вина и вспомнил подходящую к случаю молитву.

Радио Хобарта сообщает о шторме и граде. Скоро в этих широтах наступит зима; похоже, вот-вот солнце уйдет в северное полушарие. Теперь главная проблема — пройти мыс Доброй Надежды.

Перевел стрелки на час назад. Приятное событие!

1 марта. В 17.15 надо мной прошла огромная дождевая туча, потом вдруг свернула на юг, потом на юго-восток. Затем ушла под ветер, при этом сила ветра с 5—6 баллов упала до двух. Не знаю отчего, но мне вдруг стало страшно, очень страшно. Я поспешил убрать паруса. Сейчас все в норме, но в ту минуту у меня было предчувствие беды. Поразмыслив над этим эпизодом, я спрашиваю себя: случись это между мысом Горн и Новой Зеландией — стал бы я убирать паруса? Ведь сила ветра не превысила 6 баллов, можно идти под гротом. И я отвечаю: нет, я не убрал бы паруса. Продолжал бы идти по-прежнему. Почему же

так вышло? Мне кажется, на меня повлияло общение с другими людьми после долгого перерыва. Оно каким-то образом выбило меня из колеи».

Да, на этом отрезке пути я был выбит из колеи и мог объяснить это исключительно встречами и беседами с людьми около Новой Зеландии. Но ведь после встречи с «Индьюренсом» у мыса Горн ничего подобного не было. Может быть, потому что в тот раз встреча была очень короткой, прямое общение длилось всего несколько минут. Новозеландские рандеву действовали совсем иначе, после них на меня нашла какая-то робость, неуверенность, мне начали чудиться всякие ужасы. Я с тревогой думал о предстоящем рандеву у Тасмании. Скорей бы уж оно осталось позади! По правде говоря, я готов был обойтись без него. Если бы не письма от Морин, я, пожалуй, все рандеву отменил бы. Поступи я так — что сказали бы люди обо мне? Что я помешался?

287

Приступы хандры повторялись, мне стоило немало труда справляться с ними. Шел пятый месяц моего одиночества в океане — четыре месяца я наедине со своими мыслями, один несу все бремя ответственности за яхту и за себя. Нет, я не стал человеконенавистником, я с нетерпением ждал конца плавания. Но встречаться с людьми, пока оно длилось... В общем разница тут примерно такая же, как если бы идти спокойно посреди океана или лавировать у берегов. В открытом море опасаться нечего, а стоило мне приблизиться к суше, как я тотчас начинал думать о всяких опасностях, обо всем том, что могло подвести. Наверное, этим объясняется, почему меня так напугала дождевая туча. Я боялся не чего-то в частности, мне вообще было страшно. Вероятно, встречи с телевизионщиками и рыбаками у Новой Зеландии, разговоры с людьми, дом которых находился неподалеку, которые, расставшись со мной, вскоре возвращались *домой*, для которых я был всего лишь случайным эпизодом в их повседневной жизни, — все это, как мне кажется, посеяло сомнения в моей душе: ведь я был один на малом суденышке, и мне до дома предстояло еще пройти не один десяток тысяч миль.

Разбираясь в своих чувствах, силясь совладать с ними, я, как мне кажется, во многом постиг психологию людей, избирающих уединение, отшельничество, любящих одиночные приключения. И узрел кое-что в своей собственной психологии. Не могу сказать, чтобы я остался доволен. Выяснилось, что есть вещи, которых мне надо остерегаться.

Не подумайте, что я только и делал, что копался в собственной душе. Ничего подобного. Большей частью моя голова была занята чисто практическими вопросами: какие паруса поставить или убрать, чтобы выжать максимум из яхты, какой курс выгоднее, как исправить ту или иную поломку, что приготовить на обед. Но, оставаясь наедине с собой, человек невольно задумывается над жизненными проблемами. Не скажу, чтобы мои мысли были очень глубокими. Но из песни слова не выкинешь.

Я размышлял о будущем. Что ожидает меня впереди? Я не знал (и сейчас не знаю). Некоторые мысли я изложил в письме Филу Уолфиндену, которое собирался передать при очередном randеву.

«После девяти лет в парашютных войсках, — писал я, — я, наверно, только и гожусь на такие дела, как это. Из парашютных войск не вынесешь ничего такого, что может пригодиться в гражданской жизни...»

С горечью думал я о том, как неохотно многие британские фирмы берут на работу новых людей.

«Что плохо у нас в Соединенном королевстве, — продолжал я, — так это предубеждение компаний против свежих идей, новых сил. В Америке человек за свою жизнь может поменять профессию три-четыре раза, а у нас, если стал счетоводом, так на всю жизнь счетовод. Если у тебя нет 99-летнего стажа в качестве клерка, тебя даже рассылным не возьмут».

Разве это справедливо? Вероятно, на моих рассуждениях отразилось и то, что мне самому с шестнадцати лет пришлось сталкиваться с немалыми трудностями. Видишь, как люди выполняют работу, которая тебе вполне по силам, и знаешь, что тебе этой работы не видать, как своих ушей. Меня это возмущало. Правда, грех был бы сетовать, что мне вовсе не предоставилось никаких шансов проявить себя. Ведь получил же я «Бритиш стил» — превосходный шанс. Разумеется, от меня потребовались определенные усилия, чтобы добиться своего, чтобы я вот сейчас был в Тасмановом море на борту яхты, завершающей кругосветное плавание. Но я был многим обязан другим людям, которые пошли на риск, сделали ставку на меня. И я пытался выразить свою благодарность Филу Уолфиндену:

«Для меня совершенно очевидно, что без тебя мы никогда, ни за что не уложились бы в срок. Только твоя непреклонная верность делу, твои неустанные усилия позволили мне стартовать 18 октября. Я не нахожу слов, чтобы выразить свою благодарность».

А как выразить свою благодарность Фрэнку Элину? Когда у мыса Горн сломался мой автопилот и я сообщил об этом по радио домой, Фрэнк тотчас заказал новые детали и предложил выслать их к месту какого-нибудь очередного randevu. Я отказался. Это вовсе не было выражением неблагодарности — я очень, очень благодарен Фрэнку. Но мне хотелось обойти вокруг света с тем снаряжением, с которым я стартовал. Будет капризничать, будет ломаться — я должен сам, своими силами исправить, наладить. При серьезной аварии, которая вынудила бы меня зайти в порт, я, конечно же, отремонтировал бы и автоматическое рулевое устройство. Но пока можно было идти так, я предпочитал идти так. Надеюсь, что Фрэнк и все остальные, кто участвовал в этом деле, поймут меня. Думаю, что поймут.

2 марта до Тасмании оставалось 110 миль, а меня сковал штиль. Если бы не этот штиль, я еще мог рассчитывать пройти за семь дней от Новой Зеландии до Тасмании, теперь же нечего было и надеяться на это. Над Тасманией установилась «область высокого давления», и я ровным счетом ничего не мог с ней поделать. Я продолжал писать письма для передачи при randevu и позволил себе выпить стопку виски.

Штиль затянулся. Слово журналу:

«3 марта. Черт-те что — 13.00, я все не двигаюсь с места. Опять над Тасманией «область высокого давления». По мне так лучше шторм. Штили меня выводят из терпения. Хорошо, если тебе некуда спешить, но ведь я спешу. С каждым днем солнце все дальше уходит к северу, значит, жди, что погода испортится всерьез.

Жаль, что надо подходить к Тасмании. Честное слово, я предпочел бы промахнуть мимо, если бы не письмо от Морин. Я здорово истосковался по новостям из дома. Тревожусь за Морин и Сэмэнту.

Над яхтой пролетел самолет с кинооператором. А у меня на гроте риф. Я представил себе, как летчик говорит: «Парень страшется!» А дело все в том, что риф дает мне лучший баланс. И пусть сухопутные крысы чешут языки по этому поводу!»

Я попробовал разыскать по радио Питера Джонса-Эванса; он был шафером на моей свадьбе, а теперь жил в Тасмании. Наладил связь, но мне сообщили, что Питер будет дома только вечером. Второй раз я застал его, мы поболтали всласть. Я узнал, что он занял руководящую должность в своей компании, дела идут хорошо. Словом, я ответил душу.

Настроение сразу поднялось, а тут еще выяснилось, что оператор радиостанции родом из Эдинбурга. Он заверил меня, что я вполне приличный радист. (На то и земляк, чтобы похвалить!)

После радиосеанса я вернулся к рулю. Ловя слабенький ветерок, «Бритиш стил» шла со скоростью 2 узла. Ночь выдалась чудесная, но мне быстро надоело ею любоваться, я спустился вниз и поджарил рис с керри, открыл банку драгоценных креветок. Не забыл и глоток вина.

Весь следующий день — 4 марта — держался штиль. Я ровным счетом ничего не делал, только отдыхал — и чувствовал себя отменно. В 20.00 потянул ветерок с северо-востока, и я сразу развил ход. Передал по радио, что место randevу переносится из залива в точку около мыса Рауль, — при норд-осте залив оказался у меня с подветренной стороны. Рандеву состоялось 5 марта в 08.05. Вот последняя запись в журнале, который я передал:

«4 марта. В придачу к встречным ветрам и течениям у меня теперь еще две заботы: 1) южные шквалы; 2) скорее бы миновать мыс Доброй Надежды. Даст бог, справлюсь и с этим».

Самый трудный океан

После Тасмании мое плавание приняло другую окраску. Половина земного шара была уже пройдена, и, хотя оставалась еще половина, все-таки теперь я мог сказать себе, что иду домой. Следующая важная веха — мыс Доброй Надежды, дальше я окажусь в водах, где ходил вместе с Морин. И пусть до мыса Доброй Надежды еще далеко, все равно он маячит на горизонте. 291

Не подозревая, что впереди самая тяжелая часть пути, я прощался с Тасманией в радужном настроении. После randevу у меня была целая пачка писем, а миссис Паркер, супруга человека, который передал мне письма, прислала большой букет цветов. Я поставил их на камбузе, и они украсили все мое маленькое суденышко.

Встреча с людьми у Тасмании не выбила меня из колеи так, как randevу у Новой Зеландии. Может быть, потому что она длилась меньше, мы уложились в каких-нибудь 2 часа. Да и то эти 2 часа показались мне чрезмерной задержкой, но я был сам виноват — слишком заболтался!

Дул крепкий ост силой 7 баллов; приятно было для разнообразия идти с попутным ветром. Весь остаток дня я провел на руле, потом стало неважно, и я спустился в каюту, чтобы немного поспать. Если вычесть два часа на randevу, я был на руле 27 часов и здорово устал. Перед тем, как ложиться, связался с Хобартом, чтобы сообщить свои координаты, и мне сказали, что со мной хочет говорить Мельбурн. Оказалось, там у микрофона ждал мой брат Роберт! Он приехал в Австралию три года назад и неплохо устроился. До чего же приятно было поговорить с ним!

Проснувшись на другое утро, 6 марта, я увидел, что царит почти полный штиль. Метеосводка посулила мне 3 балла, на самом деле было похоже на ноль баллов. Я перечитал все письма, упиваясь новостями от Морин и всех остальных. Глядя на чудесную фотографию Сэмэнты,

я подумал: «Надо же, как выросла!» Особую радость доставило мне письмо учеников седьмого класса одной из Хоикских школ. Они молодцы, что написали, и мне хотелось бы, чтобы они знали, как много их письмо значило для меня.

Я обдумывал тактику плавания на этапе до мыса Доброй Надежды. Подняться севернее, примерно до 40° ю.ш., держась поближе к берегам Австралии? Или оставаться на уровне 45° ю. ш., пока мыс не окажется в пределах досягаемости? Решил держаться южнее, если только скверная погода не вынудит меня отойти на север.

292

Следующие несколько дней из-за штиля я почти не двигался с места. Чтобы не поддаться лени в такое время, когда надо было маневрировать парусами, ловя дуновение ветерка, я перечитал письмо школьников из Хоика. И ко мне вернулась решимость трудиться не покладая рук. В журнале я записал:

«Если ребят увлекает мое плавание, значит, в нем на самом деле есть большой смысл. Честное слово, приятно, что это плавание их заинтересовало».

Меня насмешило Мельбурнское радио. После очередной метеосводки диктор сказал: «Просим идущие в Порт-Филип яхты сообщить свои координаты и предполагаемое время прибытия судна. А то тут девушки звонят и волнуются!» И тотчас эфир заполнили позывные разных яхт — каждый яхтсмен был уверен, что его девушка тоже волнуется...

Потом я слушал музыку, и нахлынули воспоминания о школьных годах. В частности, вспомнился мне случай с лошадью — неприятный случай, после него я до сих пор боюсь лошадей, меня не заставишь к ним близко подойти.

Однажды я гулял с девочкой по имени Пегги. Мы пересекали поле, где паслась лошадь; вдруг она помчалась галопом в нашу сторону. «Бежим!» — крикнул я. «Зачем? Она добрая», — возразила Пегги. Но я не стал проверять доброту лошади и бросился наутек. Подбежав к Пегги, лошадь остановилась, и девочка стала ее гладить. Потом оглянулась — где же претендент на рыцарское звание? А он стоял за оградой. Пегги хохотала до слез, мне же было ничуть не смешно.

Почти весь этот день держался туман, но вечером выглянуло солнце. Ветер был по-прежнему слабый, однако попозже на горизонте появились тяжелые облака, и я понял, что надо ждать бури. Она медлила, я пребывал в напряженном ожидании всю ночь и следующий день. Нет хуже — ждать шторма. Когда он уже разразился,

с ним вскоре свыкаешься, но ждать его начала — чистая пытка. 10 марта я прошел всего 44 мили, но на другой день подул западный ветер силой 5—6 баллов. Я давно соскучился по хорошему ходу и пошел юго-западным курсом под зарифленным гротом, бизанью и стакселем № 2. А когда ветер сместился к юго-западу, я смог идти почти точно западным курсом.

Ветер недолго продержался, скоро «Бритиш стил» опять поплелась кое-как. Тихий ветер, безветрие... Но море было отнюдь не гладким, его избороздила послештормовая зыбь. Я решил остановиться и спокойно послушать радио. Потом несколько часов колдовал румпелем, чтобы заставить яхту идти. Наконец отчаялся — лучше уж убирать все паруса и лечь спать. С какого паруса начинать?.. Пока я думал об этом, на ум почему-то пришла детская песенка, которую мы пели вместе с Сэмэнтой: «Взялись за руки, по кругу пошли...» Мне представилось, как мы пели эти слова в последний раз, я сказал себе: «Да ведь там малышка папулю ждет», снова проникся решимостью продолжать ход и не стал убирать паруса.

Вместо этого я решил приготовить себе чашечку чаю. Однако меня подстерегали затруднения, которые теперь кажутся смехотворными, а тогда вывели меня из себя. До сих пор я пользовался аварийным запасом воды, так как все еще не придумал способа доставать ее из цистерны. Но запас кончился, и волей-неволей надо было приниматься за строптивую цистерну. Отыскав запасной насос, я накачал воды в канистру. А так как я еще не пользовался этим насосом, он был весь в масле. И чай получился с явственным привкусом. Но я не мог позволить себе вылить воду, и пришлось пить этот тошнотворный чай. Ничего, этот случай заставил меня призадуматься. И я сообразил, что мной нарушено кардинальное правило: я израсходовал аварийный запас, не наполнив впрок ни одной канистры. Если вдруг придется оставить яхту, что я возьму с собой на спасательный плот? Нет, так не годится, что-то *надо* предпринять. Видно, сознание этого заставило шарики в моем мозгу вертеться поживее, потому что я вдруг понял, как переместить воду из строптивой цистерны в другую, с исправным насосом. Маленький аварийный насос не годится: долго качать и вся вода будет с маслом. *Но ведь у меня есть переносный трюмный насос!* Он вполне подойдет. И уж я не забуду накачать воды в канистру на случай серьезной аварии.

Неустойчивые ветры чередовались со шквалами. Приподнятое настроение, с каким я уходил от Тасмании, дав-

но улетучилось, я все сильнее хандрил. Эта часть океана мне вовсе не нравилась. Сплошное уныние: нескончаемая череда валов с широкими ложбинами напоминала мне мрачные ландшафты Дартмута.

Я по-прежнему жался к югу, шел около 44° ю. ш., и с приближением осени становилось заметно холоднее. Дважды шквалы сопровождались неприятными происшествиями: ветер вдруг круто менял направление и «Бритиш стил» становилась на дыбы с обстетенными парусами. Она благополучно, без поломок выдержала эти испытания, но мне все же было не по себе.

294

Вообще я чувствовал себя паршиво. Может быть, переутомление? Или какой-нибудь психический надлом? Один случай особенно меня озадачил. Приняв по радио сигнал точного времени, я пустил секундомер и пошел за секстаном. И что же я сделал? Открыл дверцу духовки и минуты две стоял и таращился внутрь! Потом громко сказал: «Какого черта ты ищешь в духовке?» Пришлось основательно напрячь мозги, прежде чем я вспомнил, что мне нужен секстан, чтобы взять высоту солнца. Надо было как-то перебить это дурацкое состояние. Я составил список необходимых дел и приступил к работе: сменил грот-фал, залатал грот, залатал бизань.

Мне подумалось, что стоит все же отойти немного к северу, — может быть, там будет потеплее. Скажем, до 40° ю. ш., но не дальше. 16 марта Сиднейское радио предупредило, что следует ожидать «ураганных ветров скоростью до 70 узлов». Нас разделяло больше 1000 миль, тем не менее я вызвал Сидней, и, представьте себе, мне ответили! Выяснилось, что упомянутые ветры мне не угрожают. Слышимость была отличная, лучшая за последние 800 миль пути.

Из-за проблемы с водой я уже целую вечность не мылся как следует, теперь же, когда она была решена, поставил привести себя в порядок. Помылся, побрился, сменил белье, все грязное выбросил за борт. На душе сразу стало легче. Через Аделаиду я отправил радиограмму Британской стальной корпорации: «Интересует ли вас предполагаемое время прибытия моего судна?» Передал — и сам чуть не помер со смеху, представляя себе, как Морин говорит: «Ну, мой муженек зазнался!» Но ведь надо же предупредить людей, так почему не сделать это теперь, хотя меня отделяла от дома половина земного шара?

19 марта выдался счастливый день. Я задумал достать из моих запасов бифштекс и пирог, но для этого надо

было сперва извлечь рыболовные снасти. А под снастями на нижней полке шкафчика лежало что-то, накрытое оберточной бумагой. Я поднял бумагу и увидел горючее для зажигалки! Почему я не нашел его, когда шел мимо мыса Горн и должен был беречь спички, хотя мерз, как пес? Ладно, зато теперь не надо трястись над спичками.

Но море не дает вам долго предаваться благодушию. Вскоре, после того как я нашел горючее, яхта сильно накренилась, и бутылка кетчупа, слетев на пол, все окрасила в красный цвет — переборки, каюту... Пришлось помучиться, наводя порядок.

Журнал показывает, как скакала кривая моего настроения в эти дни.

«20 марта. Связался с Пертом и договорился о новом графике связи на ближайшие три недели. Я подготовил себя психологически к долгой борьбе с ветром на пути к Южной Африке. Ветры непостоянные, море ухабистое — словом, морока страшная. Все равно дойду до цели!

21 марта. Меня сильно заботят паруса: они здорово потрепаны. Мне бы штиль сейчас, а то, пока есть ветер, останавливаться неохота.

Если бы кто-нибудь видел мою лавировку, записал бы меня в сумасшедшие. Иду напролом, только брызги летят, гребни захлестывают яхту. Стоя около бизани, я орал песни, даже приплясывал (конечно, держась рукой). Потом делал вид, что подхлестываю яхту, и кричал: «Давай, «Брит», покажи дорогу домой!» Да, когда после дохлых ветров наконец развиваешь ход, счастлив, пусть даже бушует шторм.

22 марта. Около 12.00 убрал паруса. Причина — огромные валы. Я еще таких не видел. Высота около 20—30 футов, но ложбины не такие широкие, как при зыби, волны идут сразу одна за другой. Ветер юго-восточный, тихий, 1—2 балла; когда вал проходит под яхтой, она скатывается назад, а гребень обдает ее брызгами. Странное чувство — ты всецело во власти волн, со спущенными парусами не поманеврируешь. Этот район выводит меня из себя своим непостоянством.

Пожалуй, сегодня я впервые по-настоящему ощутил свое одиночество. Весь день думал о Сэмэнте и Морин. Плохо так хандрить. Правда, припадки длятся недолго, но до чего же муторно на душе, особенно от сознания, что все мои усилия будут ни к чему, если мне предопределено погибнуть. Перед лицом могучих стихий — моря, неба, волн — поневоле чувствуешь себя ничтожным.

23 марта. Ветер северо-восточный, 4 балла. Я весь день сидел на руле. Как ни стараюсь, не могу заставить яхту идти по ветру с закрепленным румпелем — или с незакрепленным. Конечно, неустойчивость ветра не облегчает мне задачу. Эти непостоянные ветры изматывают душу. Не сумма физической и психической нагрузки, а одна только психическая. Зато очень тяжелая, страшно на нервы действует. Физическая нагрузка не так уж и велика: я не с такой справлялся. Лишь бы духу хватило, дух всегда сдает раньше, чем тело.

Я снарядился на восемнадцать месяцев, так что запасов достаточно. Внушил себе, что легко справлюсь с задачей, если прошел от Горна до Новой Зеландии за 56 дней. Впрочем, этот аванс мне пригодится. Собрал около 5 галлонов воды.

24 марта. Замечаю, каким важным фактором становится пища. Только управляюсь с едой, как уже думаю, что приготовить в следующий раз. Это не голод и не жадность — просто мне нужно отвлечься. Бывает, задумаю что-то приготовить, а потом забуду и стряпаю что-нибудь совсем другое.

Только что по радио передали, что Фрэнк Синатра оставил эстраду. Жаль, такой великолепный артист, он миллионам доставлял радость.

25 марта. Грот начал рваться, я схватил его несколькими стежками. Нажал хорошенько на иглу, а она возьми да соскользни с гардамана. И вонзилась мне в ладонь почти на половину длины. Продезинфицировал, перевязал — все равно рука болит и опухла немного. Только бы не было заражения!

26 марта. Вот это находка! Я копался в ящиках рабочего отсека, искал шплинт и обнаружил банку с галетами. Здорово! Я ведь думал, что взял всего одну банку, а она давно кончилась. Теперь к утреннему кофе будут галеты».

В число дел, которые я наметил, когда поймал себя на том, что таращусь в пустую печку, входило сменить грота-фал. Он сильно истерся — того и гляди, лопнет. Но осуществить свои благие намерения я все не мог из-за погоды: нет ветра — идут высоченные валы, есть ветер — нечего и думать о том, чтобы лезть на мачту. Но вот в тот день, когда я нашел галеты, 26 марта, выдался наконец удобный случай. Ветер стих, и, хотя по-прежнему катила высокая зыбь, на более сносные условия не приходилось рассчитывать. Для начала я хорошенько

продумал, как действовать, чтобы новый грота-фал не переплелся со старым. Заранее приготовил весь инструмент, чтобы, добравшись до топа, не обнаружить вдруг, что гаечный ключ не тот. И приступил к работе.

Обилие штагов и бугелей у топа не позволяло достаточно высоко подняться на беседке. Надо было стоя дотягиваться до блока, и я провозился час сорок пять минут. Не так-то просто, цепляясь за шестидесятифутовый маятник, орудовать двумя гаечными ключами. Но я проявил нужную выдержку и справился с задачей. Заодно я обнаружил, что первый блок грота-фала чуть не протер дыру в металлической мачте. С этим я ничего не мог поделать, оставалось лишь молить небо, чтобы мачта выдержала еще 14 тысяч миль...

297

Мой лаг отказал вскоре после Тасмании — вероятно, оброс ракушками. Да я и не очень в нем нуждался, потому что привык уже на глаз определять скорость «Бритиш стил», и эта неисправность меня не заботила. В общем-то похоже, что я недооценивал скорость (не исключено, что подсознание толкало меня на это, ведь когда я потом брал высоту солнца и вычислял истинные координаты, получался выигрыш!). В тот день, когда я возился с грота-фалом, удалось 3 раза взять высоту солнца, и получился совсем маленький треугольник, если учесть, как меня качала зыбь. Вычисление дало координаты $38^{\circ}20'$ ю. ш., $116^{\circ}00'$ в. д. Я предпочел бы оказаться несколько южнее, но это зависело не столько от меня, сколько от ветра. В остальном результат меня порадовал: я оказался заметно ближе к Южной Африке, чем предполагал. И можно было переходить на последний лист карты Южного океана. Но я не стал с этим спешить. Листы отпечатаны с запасом, находят друг на друга, вот я и решил идти по старому листу до самого конца, чтобы на новом начинать не от самого края! Смешно? Теперь, задним числом, — пожалуй, но тогда эти маленькие уловки были мне очень нужны; они самым настоящим образом помогали мне не падать духом. Нет, правда, мореплавателю-одиночке *должен* прибегать к маленьким хитростям, чтобы обстоятельства не оседлали его, чтобы оставаться хозяином положения.

В честь победы над грота-фалом я приготовил себе на ужин рубец и откупорил бутылку виски — третью с начала плавания. Как видите, я не страдал запоем, одной бутылки мне хватало месяца на два. И все же за потворство своим вожделениям я расплатился болью в животе. Подозреваю, что рубец и виски тут не при чем, а виновата была

баночка маринованных овощей, которая долго стояла открытой. Вкус мне сразу показался подозрительным, однако я безрассудно пренебрег сигналом. Почти сутки мучился я животом, наконец умаслил его заварным кремом.

С 27 на 28 марта около полуночи налетел свирепейший шквал, сила ветра внезапно возросла до 10 баллов. Пришлось скорехонько убирать все паруса. Закрепляя их, я слышал грозное шипение, и могучая волна накрыла всю яхту от носа до кормы. Втиснувшись между двумя свернутыми и закрепленными парусами, я вцепился руками в штаги, чтобы меня не смыло. Как ни странно, обошлось без поломок.

Погода держалась скверная, буйный ветер то и дело менял направление. Я перешел на новый лист карты, где обозначена Южная Африка, но до нее было так далеко, что я сложил лист втрое, чтобы чудовищное расстояние не обескураживало меня.

Живот прошел, и я решил приготовить рождественский пудинг, а чтобы сберечь воду, парил его над соленой водой. Мне не повезло, в разгар пропарки налетел шквал, и часть соленой воды попала в пудинг. Чтобы исправить дело, я вылил на пудинг мини-бутылочку бренди, и получилось вполне съедобно, даже вкусно.

Пока я уписывал пудинг, состоялась потешная встреча с альбатросом. «Бритиш стил» шла со скоростью около 4 узлов, в это время птице пришлось в голову сесть на воду прямо на нашем пути. Яхта чуть не подмяла ее. Чтобы взлететь, альбатросу нужен разбег, и он побежал боком, не уступая нам дорогу. Я ничего не мог для него сделать. Изменишь курс — только хуже будет. Впрочем, мне кажется, что он вовсе не подвергался серьезной опасности, вся эта акробатика была просто-напросто комедией. Альбатрос благополучно взлетел, а я от души посмеялся.

1 апреля я передал для Британской стальной корпорации радиограмму, сообщая, что собираюсь подойти к устью Хэмбла 7 августа. В глубине души я рассчитывал, что адресат сделает поправку на первоапрельское настроение. Но шутка шуткой, а дата основывалась на тщательных вычислениях. И на самом деле я прибыл на родину 6 августа.

Но в день, когда отправлялась радиограмма, до 6 августа еще было далеко, и меня больше всего заботило, насколько ракушки затормозят ход яхты. Я их давно заметил и чувствовал, как они мешают. 2 апреля полез в воду, чтобы осмотреть корпус. Вода была холодная, и

я облачился в гидрокостюм. Увиденное потрясло меня. Несчетное множество ракушек, каждая длиной около шести дюймов, облепило «Бритиш стил». С дыхательной трубкой я провел в воде почти два часа, пытаюсь очистить корпус, но видимого успеха не добился. Вернувшись на борт, стал ломать голову: как же быть? Если ракушки отнимают один узел, это составит 24 мили в сутки, или — страшно подумать — 168 миль в неделю. Я взвесил даже возможность где-нибудь подойти к берегу и очистить корпус яхты, но тут же отверг этот вариант. Больше всего ракушки тормозили ход при тихом ветре — значит, надо просто-напросто держаться южнее, где можно ожидать сильных ветров. Вот и все, что я могу сделать, да еще набраться терпения...

299

С терпением как раз в эти дни обстояло плохо — я почему-то очень сильно беспокоился за Морин. Чтобы отвести душу, заказал на 3 апреля радиотелефонный разговор с ней. Я страшно волновался, накануне вечером тщательно побрился — нельзя же небритым говорить с Морин! Журнал рассказывает о состоянии моей души:

«3 апреля, суббота. В 10.07 по Гринвичу соединили с Морин, я услышал последние новости. И до чего же я обрадовался — обрадовался и расстроился, потому что голос ее звучал невесело. Вероятно, ожидание действует ей на нервы. Ничего удивительного. Ее, конечно, без конца расспрашивают, как идет плавание, и ей от этого не легче. Затем трубку взяла Сэмэнта, я был счастлив. Верна себе, напомнила, чтобы я не забыл привезти обещанный подарок. Поговорив минут шесть, мы простились. А через полчаса я сказал себе: «Черт с ним!» — и повторил вызов. Увы, Морин куда-то вышла. Я говорил с ее матерью, она сказала, что Морин сильно тоскует из-за звонка расстроил ее. Получилось, что лучше было вовсе не звонить, но я все-таки заказал разговор на завтра. Надо как-то исправить ей настроение.

4 апреля. Пробовал связаться с Морин. Как назло, не застал ее дома (я не предупредил ее, что позвоню). Сделаю еще попытку завтра.

5 апреля. Дозвонился до Морин. Выяснил, что ей нездоровится, врач посоветовал отдохнуть. Собирается поехать с подругой. Вот и хорошо, пусть отдохнет! Рассказала, что у моей сестры Исабел родился мальчуган, его называли Чэм. Интересно будет поглядеть на него.

Записал разговор с Морин на ленту. Как соскучусь по ее голосу, могу послушать. Жаль, Сэмэнта в этот раз была в детском саду, а то и ее записал бы».

Великое изобретение — радиотелефон, с ним дальние плавания на малых судах приобрели совсем другой характер. Правда, я не уверен, что он приносит только радость, — иногда он сеет тревогу в душе. Без радио мореплаватель-одиночка исчезает на несколько месяцев, и пусть даже сердце болит от полной разобщенности с любимыми и близкими, ему легче настроиться на философский лад и примириться с разлукой. То же можно сказать про остающихся дома, они знают, что не один месяц пройдет, прежде чем поступят какие-нибудь вести, и приспосабливаются к ожиданию. Радио может придать сил и бодрости, но иногда после разговора с любимыми, как подумаешь, что вас разделяет океан, разлука воспринимается еще острее. Мне разговоры с Морин давали очень много, но я не уверен, что для нее они были благом. Размышляя об этом теперь, я лишний раз убеждаюсь, что для Морин мое плавание было куда более тяжелой нагрузкой, чем для меня. И я еще лучше осознаю, что нахожусь перед ней в неоплатном долгу.

Как всегда, лучшим противоядием от хандры был труд. Против ракушек я был бессилен, но в моих возможностях было выжимать ход из «Бритиш стил». Пусть для этого надо проводить нескончаемые часы на руле и без конца менять паруса, ловя малейшее дыхание ветра, — я готов! Острее, чем когда-либо, сказывалась поломка автопилота. То ли усталость накопилась, то ли мысль о предстоящем долгом переходе до Южной Африки особенно сильно угнетала меня после трудного этапа от мыса Горн до Новой Зеландии — не знаю, но мне приходилось заставлять себя работать. За эту летаргию я расплатился 8 апреля.

Я проснулся после полуночи и услышал, что ветер свежее. Надо было оторваться от койки, выйти на палубу и действовать, однако я поленился. Не меньше часа лежал и слушал, мечтая о том, чтобы ветер поумерился. Но ветер не внял моим желаниям, и в 02.45 стало ясно, что мне придется все-таки встать. Я живо оделся и поспешил на палубу, чтобы убрать грот. Ветер со страшной силой давил на парус, мешая его опускать. Поединок с парусом потребовал таких усилий, что у меня заболели руки и ноги. И я сделал то, чего раньше не позволял себе: бросил грот и спустился в кокпит, чтобы несколько минут передохнуть. До сих пор я никогда не оставлял парус незакрепленным, а тут пренебрег этим правилом.

Когда я вернулся к гроту, ветер неистово трепал его, стараясь разорвать в клочья. Обычно, свертывая парус,

я приседал и нагибался над закрепленным гиком, используя его как опору. *На этот раз гик не был закреплен.*

То, что произошло в следующую минуту, не записано в моем журнале. Я намеренно опустил этот эпизод, ведь после randevu у берегов Южной Африки журнал мог попасть домой раньше меня, а мне вовсе не хотелось, чтобы Морин узнала, что в ту ночь чуть не стала вдовой. Но я подробно описал случившееся в письме Фрэнку Элину (строго-настрого наказав ничего не говорить Морин).

«Дорогой Фрэнк,

Мне сейчас очень трудно отвечать на твое письмо, я нахожусь в нокдауне. В журнале об этом ничего не будет сказано, и очень прошу тебя не передавать Морин. Я не дурачу тебя, не тот случай, я оглушен случившимся и только поражаюсь, как яхта выдержала.

Дня два назад (не помню дату, но по журналу можно будет восстановить) Морин чуть не овдовела, но и об этом в журнале не сказано...

Я работал без предохранительного ремня (это со мной часто бывает, я забываю о нем). И я забыл закрепить конец гика. Теперь представь себе такую картину. Яхта бодает встречную волну, гик болтается туда-сюда, крен достигает тридцати пяти градусов, и волны без помех гуляют на палубе. Ну вот, одно такое чудовище обрушилось на меня. Я уперся в гик, но гик подался, и меня бросило к подветренному борту, который был затоплен ревущими каскадами. Я шлепнулся в воду — хорошо, что меня задержала стойка. Мне пришлось буквально карабкаться по палубе, как по скале, чтобы выбраться к наветренному борту».

Это происшествие потрясло меня. И не в опасности дело: как ни странно, я в общем-то и не очень испугался, а просто покорился своей участи — мол, утону, так утону. Но ведь я вышел в плавание, чтобы проверить себя в экстремальных ситуациях. И вот такая ситуация случилась, и я убедился, что может произойти, если ослабить внутреннюю дисциплину. Убедился, что работаю на износ. Я чувствовал себя, как боксер, которого снова и снова сбивает с ног нокаутирующий удар, и падает он на наждак. Когда «Бритиш стил» переваливала через волну, я весь напрягался, ожидая удара... Чтобы сделать шаг, надо было крепко держаться; прислонишься к чему-нибудь — тут же тебя прижмет, и непременно в бок врежется что-нибудь острое. Всюду сыро, неуютно. До сих пор я стойко переносил сырость как нечто неизбежное, теперь

же влага словно пронизала меня насквозь. От мокрой одежды зудела кожа. В таких условиях не мудрено и раскиснуть, но я вовремя распознал признаки утомления и мобилизовал всю свою волю. Сказал себе, что я обязан выстоять, обязан довести «Бритиш стил» до мыса Доброй Надежды. А там, как поверну за угол, недалеко и до полосы пассатов — летучие рыбки, дельфины, русалки сидят под зонтами, пьют ледяной пепси-кола и машут мне рукой. «Только бы добраться до пассатной зоны, — говорил я себе, — а там начнется благодать. Придет день, и я поверну направо!» И я продолжал борьбу.

Хотя очистить корпус от ракушек я не смог, но лаг все-таки заработал; правда, я не сомневался, что его показания занижены. И в самом деле, 9 апреля меня ожидал приятный сюрприз: определение места показало, что я нахожусь на 80 миль дальше к западу, чем предполагал.

За воскресенье 11 апреля получился вполне приличный суточный переход, хотя я почти не отходил от румпеля. И поскольку была пасха, я обратился к «амбарной книге», чтобы выяснить, где лежит пасхальный сверток. Заглянув в указатель, я открыл книгу на странице 35 и прочел: «Пасхальный сверток — извини, родной, совсем забыла его приготовить. М.» Я рассмеялся, однако не сложил оружие: пусть Морин забыла про пасху, но забыть свой день рождения она не могла! И так как я рассчитывал вернуться до ее дня рождения, то отыскал приготовленный к этому дню сверток и вскрыл его. Кекс, банка ветчины, банка варенья, банка сосисок, бутылочка бренди и мозаика... Есть чем отметить пасху!

За пасхальным воскресеньем последовала унылая неделя. Слово журналу:

«13 апреля. Большую часть дня туман, погода мерзкая.

Я сильно устал, и меня одолевает вялость. Может, принимать побольше витаминов? Полдня нахожусь словно в трансе, многое делаю механически. Ловлю себя на том, что брожу по палубе без предохранительного ремня. Безрассудство! Я все время должен быть начеку. Ноги волочу, как старик, — по-моему, это от недостатка физических упражнений. Когда мало двигаешься, сил не прибавляется, как думают некоторые, а совсем наоборот. Болит спина, все время зябну».

Это нытье уже тогда меня раздражало. Запись того дня завершается такими словами:

«Господи, вот разнылся-то! Можно подумать, что это калека писал! Да не так уж я и плох, если на ужин уплел половину кекса и банку ветчины».

Все та же неделя:

14 апреля. Доел орехи — жаль, что кончились. У меня было целых 7 фунтов — подарок от служащих отеля «Морской» в Дартмуте. Жевательная резинка тоже кончилась.

Весь день густой туман.

15 апреля. 41°10' ю. ш., 78°10' в. д. Меня разбудил какой-то стук, после чего начали хлопать паруса. Быскочил на палубу, подозревая, что лопнул фал стакселя № 2. Не тут-то было, треснул блок на топе. Спустил и свернул № 2, поднял № 3 (шквалистый норд-вест 5—6 баллов). Что-то надо было ставить, а у меня не было фалов для № 1 или № 2, вот я и поставил № 3.

303

В 10.00 — штиль, проливной дождь. Совсем убрал фал № 2, теперь у меня на все передние паруса остался только фал № 3. Поверну «за угол» — укреплю другой фал. При такой зыби на мачту карабкаться — слуга покорный.

По расписанию — связь с Кейптауном, но не смог дозваться.

16 апреля. Сильный норд-вест. Почаще бы такой ветер, он мне нужен. Иду вдоль границы льдов, не худо бы немного подняться на север.

17 апреля. С утра густой туман, потом прояснилось — барометр упал, и сила ветра возросла от 4 до 8 баллов.

В 15.15 убрал грот. В 18.30 сменил стаксель № 2 на № 3. Да, нужен еще фал, а то каждый раз надо переставлять скобу и проверять, чтобы ходила как следует.

Когда я на носу менял № 2, послышалось шипение. Я уже знал, в чем дело, — волна готовилась ударить. Обычно в таких случаях я хватаюсь за что-нибудь и приседаю. На этот раз почему-то решил обернуться и посмотреть на волну. Я ее увидел: она обрушилась на меня и сшибла с ног, словно на стул посадила. С той разницей, что никакого стула не было, и я промок насквозь. Определить точно высоту волны не берусь, во всяком случае, она была много выше меня, хотя я стоял на носу. Что-нибудь около 15—20 футов».

К этому времени половина пути от Австралии до Южной Африки была пройдена. Одержимый мыслью о Доброй Надежде, я почти не думал о последней части долгого пути домой. «Только бы Мыс пройти, — говорил я себе, — а там все будет в порядке». Если же все-таки думал о за-

вершающем этапе после Мыса, то больше всего меня заботило, как бы заставить «Бритиш стил» самостоятельно держать курс при попутном ветре. До сих пор я в этом не очень преуспел. Курсами бейдевинд яхта шла вполне прилично, но, когда ветер дул с кормы, я должен был часами сидеть на руле. Надо было искать какой-то иной выход, чтобы пассаты поскорее доставили меня домой: ведь управляя яхтой вручную, я терял много времени. Будь у меня команда — другое дело, было бы кому подменить меня на время сна. Худо приходится одиночке без автопилота: спать-то необходимо, и, если не можешь заставить яхту держать курс, приходится, покидая румпель, ложиться в дрейф и терять драгоценные мили. Впрочем, до встречи с пассатами еще было далеко, я мог продолжать эксперименты.

А пока я полз по безбрежной карте к Южной Африке, главной проблемой было поддерживать внутреннюю дисциплину и бороться с вялостью. 20 апреля выдался безветренный день, и я потратил его на уход за яхтой и за собственной персоной. Подстригся, хорошенько помылся с головы до ног, потом проверил кожу, как мамаша, когда осматривает новорожденного. Если не считать двух-трех язвочек от соленой воды, я был в полном порядке.

Затем я полез на мачту, чтобы распутать капризный фал. По случаю штиля паруса были убраны, ничто не помогало яхте сохранять устойчивость, зыбь нещадно качала ее, и топ мачты выписывал лихие дуги. Все же я справился с работой, потом занялся стакселями. Они основательно истрепались, и, как я ни старался заделать углы, надолго заделки не хватало. Решил на этот раз применить другой способ, авось будет лучше держать.

Видел трех китов, поймал по радио «шотландскую программу». Хорошо на душе, когда слушаешь родные песни. Словом, на всем этом долгом этапе это был один из самых отрадных дней.

Шторм

305

День штилевой погоды, о котором я говорил, пришелся очень кстати, потому что дальше один за другим пошли штормы, да такие, каких я еще не видел ни в одном другом океане. Время года было неблагоприятное, надвигалась зима. Конечно, готовясь к плаванию, я это учитывал, однако действительность оказалась куда хуже всего, что я представлял. Волны здесь были какие-то особенно свирепые, особенно коварные — даже в пустынных водах южнее мыса Горн я не встречал ничего похожего. Я знаю, что море безучастно к человеку, что ветер совершенно бесстрастен, когда гонит яростную волну. Знаю, но чувство спорит с рассудком: когда ты один в бушующем океане, так и кажется, что он намеренно ополчился против *тебя*. Человек ничтожен перед лицом таких исполинских сил. Поневоле думается, что только небо может тебя спасти.

В моей памяти недели между 20 апреля и 21 мая, когда я наконец обогнул мыс Игольный (он расположен к востоку от мыса Доброй Надежды, фактически это крайняя южная оконечность Африки), свирепствовали сплошные шквалы и жестокое волнение. Журнал, правда, говорит, что были промежутки с более сносной погодой, и раз уж память подводит, буду в этой главе побольше обращаться к нему. Начнем со шторма, который разразился сразу после штилевого дня.

«21 апреля. Сейчас 20.00. Лучше заполнить журнал сейчас — возможно, к утру меня уже не будет. (Вполне серьезно!)

Я встал в 07.00, а в 09.30 сила ветра достигала 6—7 баллов, на барометре — 1013. Сейчас сила ветра 8—9 баллов, с порывами до десяти, барометр — 1008 и продолжает падать.

Шторм свирепейший; у меня все летит — кружки, ножи, даже сковорода. Один раз яхту потряс такой удар, словно она во что-то врезалась. С каждого гребня я камнем

лечу вниз. Спасибо, из-за темноты не видно высоты волн.

Паруса не убраны. Не хочу терять ход? Или попросту боюсь выйти на палубу? Да, штормяга... Мне немножко не по себе. (Мягко сказано!) Продолжаю держаться круто бейдевинд, и гул стоит такой, будто небо обрушивается на землю. (Я не удивился бы, если бы это случилось.)

Сегодня я отснял три пленки внутри каюты, для этого понадобилось особое освещение, мощные светильники. В итоге я посадил аккумуляторы. Весьма некстати, если учесть, что завтра мне выходить на связь с Кейптауном. Ведь если волнение не умерится, я не смогу зарядить аккумуляторы, не смогу даже пустить мотор для передатчика.

306

При крене через швы пола упорно просачивается вода из льяла (а ведь я всю откачал). Если и дальше так пойдет, придется лечь в дрейф. А может быть, — страшно подумать! — даже повернуть и уходить от шторма. Были у нас и прежде ветры в 8—9—10 баллов, но такого свирепого еще не было. Волны словно идут на таран. Осталось всего 2 тысячи миль (до мыса Доброй Надежды), рваться вперед, казалось бы, безрассудство. Но ничего не могу с собой поделать — иду напролом. В конце концов я ведь для того все и затеял. Кокпит уже раз десять захлестывало. Новая атака!

22 апреля. 01.50. Барометр — 1000, продолжает падать. Случилась небольшая неприятность. Я заперт! Перед тем как забраться в спальный мешок, закрыл дверь (потому что кокпит заливает), а решетчатый настил в кокпите лег на шкоты и не дает отворить дверь. Пошел к носовому люку, но его я так давно не открывал, что он тоже не поддавался. И вот я заперт в роскошном, дорогом гробу. Правда, молоток и ломик помогли мне вскрыть люк, но туго выбранный шкот стакселя не дает поднять его полностью. Когда понадобится выйти, придется обрезать шкот. Надеюсь, до утра такая необходимость не возникнет.

На полу каюты вода. Откачать нельзя: аккумуляторы сели, а ручная помпа в кокпите, туда я не могу выбраться.

18.00. Ну вот, в 03.45 шторм прекратился. Его сменил слабый ветерок, но поднятая штормом волна не позволяла идти под парусами, поэтому я убрал паруса и завалился на койку. Снова набрал ход только в 11.30, сразу после сеанса связи с Кейптауном. До чего же приятно было услышать человеческий голос! Договорились о графике связи на неделю.

Шторм собрал свою дань, я потерял топенант и резервный фал, пропущенный через шкив наверху бизань-мачты (вот некстати-то: если теперь последний фал лопнет, нечем его заменить, пока я не могу взобраться на мачту). На бизани две здоровенных прорехи, грот остался без одной латы.

22.00. Ну, и ералаш! Теперь шквалы силой до 8 баллов. Убираю грот. Затеял стряпать на камбузе, идя против ветра со скоростью 9 узлов, и обжег руку. Придется лечь на северный курс, пока не случилось чего похуже.

23 апреля. Весь день шел почти строго на север. Пожалуй, придется идти так до 37° ю. ш.

В 19.00 выбрался на палубу проверить, все ли в порядке; яхта шла на север левым галсом. Поглядел на мачту — да что же это такое! Она вся изогнулась. Повернул так, чтобы нагрузка пришлась на правые ванты. Завтра надо будет заняться мачтой, хоть бы дуло не слишком сильно.

Прошедшую ночь ветер был очень сильный — 8 баллов, порывы до девяти. Я лежал, стараясь забыться. На бизани теперь уже пять прорех. Завтра спущу все паруса, выровняю мачту и залатаю бизань.

Я словно в нокдауне; уже сомневаюсь, что яхта выдержит еще 20 дней (необходимые, чтобы обогнуть мыс). Твержу себе: «Да не спеши ты так, иди под парусами только в подходящую погоду». Но в том-то вся беда, что погода явно раньше следующего лета не наладится, а пока, что ни день, все хуже и хуже. Хотя сейчас сила ветра всего 6 баллов, он настроен коварно, так и норовит докона́ть меня прежде, чем я успею обогнуть мыс.

По данным лага, пройдено против господствующих ветров 11 384 мили (лаг дает заниженные показания?). Помнится мне, никто еще столько не проходил против ветра. Да, пожалуй, это так.

24 апреля. Когда-нибудь ветер уймется? В 05.30 меня разбудил грохот и отчаянное хлопанье паруса. Выскочил из койки и в последнюю минуту убрал бизань. Еще немного — и я вовсе потерял бы парус. Он лопнул. Ничего удивительного. Поставил запасной, он такой красивый, новехонький. Интересно, что сказала бы фирма: инструкция рекомендует сперва дать ему поработать при легком ветре, а тут тебе сразу 8 баллов.

Потом заел механизм для взятия рифов. Я принялся его разбирать. Три часа с четвертью потратил, все возился со шплинтами. Что за привычка у монтажников непременно загигать концы. Вечная история: узлы для яхты собирают люди, которые моря почти не нюхали, им

невдомек, что значит извлекать шплинт при ветре в 8 баллов.

Попытался выровнять мачту — бесполезно. Опять та же вантина виновата. Вверху мачта изогнулась крючком. Иду с неполными парусами, злой как черт. Но тише едешь, дальше будешь. (Надеюсь.)

Хоть бы завтра удалось влезть на мачту. Идти так — чистое безумие. Вместо того чтобы отмерять мили, я вынужден притормаживать. Внутренний голос нашептывает, чтобы я плюнул и жал на всю катушку. Что за дурацкое положение!

308

Еще одна банка картофеля. Пустил в расход половину вместе с банкой фарша. Вкуснятина. Надел новый свитер. Четверть часа стоял над плитой, ждал, когда поспеет рагу. «Да что это оно так долго?» Оказалось, забыл газ зажечь.

25 апреля. В 10.30 решил приняться за мачту и убрал все паруса. Думал, надо подтянуть только топ-вантины — работы на час. Не тут-то было. Оказалось, и правые ванты требуют перетяжки. Приготовил беседку, надел одежду посвободнее, чтобы легче было лезть. Вверх, на мачту, дотянуться до нока краспицы, провести нужную операцию, затем — вниз. Звучит так просто! При ветре в 4—5 баллов меня болтало на конце краспицы во все стороны, хотя я закрепился. Руки и ноги болят, все в синяках. Не дай бог, еще раз придется лезть на мачту в такую погоду.

Так или иначе, удалось подтянуть ванты и выровнять мачту, теперь она стоит как положено. Я даже горжусь собой. Поставил бизань.

Без потерь не обошлось — сломал большую отвертку, используя ее как рычаг. Кто из нас не делал глупостей.

И со всем этим я провозился до 17.00. Потом спустился и провел последний сеанс с Пертским радио. Оператор явно обиделся, что я ему изменяю, но я объяснил, как это психологически важно держать связь со станцией, находящейся *впереди*. Поймал Дурбан, однако там мой вызов не услышали.

26 апреля. В 11.00 попал в штиль. Вот уж никогда не думал, что я могу обрадоваться штилю. Наверно, это первый и последний случай в моей жизни. Штиль меня ничуть не раздражал.

Решил поработать. Вытащил на палубу все, что нужно в сушке: спальные мешки, подушки, брезентовые костюмы, высокие сапоги, свитеры, носки, простыни, гидрокостюм (он еще не просох с того раза, как я спускался

под воду). Убрал в мешок лопнувший бизань. Навел порядок в носовом отсеке, разложил все по-новому. Разбились две банки — с томатным соусом и с бутербродной пастой (что за грязь, что за вонь!). Выбросил их. Обнаружил, что протекает банка с черной смородиной. В общем все перебрал и перетасовал. Потом позавтракал: лососина, картофельный салат с майонезом и уксусом, груши и крем. Я ел в ксците, думая про себя: «А что, не так уж худо проходит мое плавание!» (До чего же память коротка!)

Разделся, полчаса полежал на спине, полчаса — на животе. Было прохладновато, но солнце так манило. Не вредно избавиться от бактерий и подзарядить собственные аккумуляторы. Я прямо чувствовал, как оживает кожа.

Затем снова принялся за работу. Выбросил с дюжину банок сардин, приобретенных еще во время захода в Южную Африку в 1968 году. Отправил за борт заржавленные часы Криса. Хорошие были часы. Надеюсь, Рут не обидится, ведь они совсем вышли из строя. Славно послужили, и я возмещу убыток новыми часами. Три канистры — тоже за борт. (Слышу голос Фрэнка: «Моим водителям всегда не хватает канистр». Прости, Фрэнк, теперь уже поздно.) Выбросил двухнедельные спецпайки, только сладости извлек. А также пакетики с чайной заваркой. У меня чай на исходе; беда, если совсем без него останусь. И наконец, выбросил плавучий якорь. Слышу укоризненные голоса ветеранов и экспертов: «Но как же так... Как же...» Мне лишь однажды довелось, идя на яхте, применить плавучий якорь, и я считаю куда более предпочтительным дрейфовать под голым рангоутом. Эти якоря — лишний груз, только место занимают. Жаль потраченных денег.

Перешел в кормовой отсек. Что за аромат! Разбились бутылки с тоником, лопнули четыре банки с пивом — кругом пена. Три галлона жидкости, и откачать их я смогу лишь после того, как разовью ход. Похоже, эта смесь забродила. Как я пройду через таможню с винокуренным заводом!

27 апреля. Весь день барометр падает. Вечером небо медного цвета, все признаки надвигающегося шторма. У меня после поединка с мачтой руки и ноги до сих пор в синяках и мышцы ноют.

Сейчас уже стемнело, а ведь еще до темноты у меня были все основания убрать грот. Убрал бы засветло без помех, и можно до утра ни о чем не беспокоиться. А я все

держусь за него. Чего ради? Все равно ночью придется его убирать. Так не лучше ли было загодя сделать это, чем потом копаться в темноте? Так ведь нет, хочется еще несколько часов выиграть, хоть один узел хода (при силе ветра в 7—8 баллов хорошо, если столько выиграешь). Так уж я настроился. Вперед, только вперед. Если сомневаешься, убрать или оставить парус,— пусть лучше остается.

20.30. Убрал грот. Фал отнесло в подветренную сторону, он зацепился за утку, и, так как яхта накренилась, пришлось распутывать его в воде. Потом я карабкался по палубе вверх к наветренному борту!

28 апреля. Ночью в 02.00 ветер стих, и мощные волны бросали «Бритиш стил» во все стороны. Затем снова подул ветер, он достиг 6 баллов, и пошли на всю ночь сильные шквалы с дождем. Каждый раз одно и то же: налетит с севера, переберет все румбы компаса, мало-помалу угомонится, но только наступит штиль, как все начинается сначала.

В 05.45 я прилег, не раздеваясь, а в 08.30 — снова на руль, снова шквалы пошли. В 12.30 как будто установился норд-вест силой 6—7 баллов, я спустился в каюту и позавтракал. Управился с порцией овсянки и живо выскочил на палубу убирать грот.

15.00. Мощнейший шквал — казалось, ему не будет конца. Туча закрыла все небо прямо по курсу. Сменил стаксель № 2 на № 3. Сила ветра — 8—9, порывы до 10 баллов.

На закате небо прояснилось. Нацелив нос яхты на солнце, я взял пеленг, чтобы определить азимут и вычислить поправку компаса. Полученная поправка не согласовывалась с итогом предыдущей проверки. Уверен, что виновато мое переутомление. Где-то в расчетах я ошибся. Расчеты несложные, оттого и ошибиться ничего не стоит. Бог с ним, буду исходить из последней цифры. К тому же надо быть последним тупицей, чтобы проскочить мимо Южной Африки!

Правда, тут ведь вот какая опасность: если вычисления неверны, то как обстоит дело с обсервациями? Мне кажется, все в порядке. Обычно я беру высоту солнца в те дни, когда держится приличная погода,— все-таки какая-то гарантия. И я очень тщательно проверяю полученные данные.

Лег в 19.30 и проснулся в 21.00, ветер уже умерился до 4 баллов. Я знал, что надо подняться и поставить грот. Но до чего же трудно оторваться от койки. Это плавание

меня совсем размагнитило. Лежишь и говоришь себе: «Подрейфуй без парусов. Что значат несколько лишних дней?» Но каждый раз внутренний голос возражает: «Это тебе не отпущк. Что скажут Морин и Сэмента?»

Медленно одеваясь, сулю себе баночку куриного бульона, или стопку виски, или банку пива — словом, какую-нибудь маленькую премию. Но я редко ее получаю: успеваю забыть к тому времени, когда опять спускаюсь в каюту.

Во время очередного шквала, управляя рулем, я для устойчивости уперся ногой в бизань-мачту. Нога соскользнула, меня швырнуло вперед, и я ударился головой. Ничего страшного, мачта уцелела.

29 апреля. 12.00. Сейчас сила ветра больше 11 баллов. Паруса убраны, румпель вынесен под ветер. Мне не по себе, как бы не было беды.

Еще в 08.00 я убрал грот. В 10.30 барометр показывал 995. Сейчас, в 12.00, он показывает 989 и продолжает падать. Волны обрушиваются прямо на яхту.

Когда я спускал стаксель № 2, перед глазами заройлись кружочки — знак усталости. Вчера почти ничего не ел, и сегодня еще ни одного куса в рот не брал. Вот уж никогда не думал дожить до такого, чтобы из-за усталости пропал аппетит. Спустился вниз и не съел — втиснул в себя две плитки шоколада. Надежно зачехлил все паруса, оставил только стаксель.

12.20. Фал стакселя лопнул. Теперь мачты голые. Скорость ветра больше 60 узлов; шкалы не хватает. Волны громадные и все продолжают расти. Крен достигает 50 градусов. Теперь вам ясно, почему я предпочел сталь! Надо, непременно надо поесть.

13.00. Барометр — 987. Господи, укроти этот шторм.

14.00. Барометр — 986. Когда это кончится? Скорость ветра намного превышает 60 узлов, сила — 12 баллов.

Проверил носовой и кормовой отсеки, откачал воду. Ее было совсем мало, в этом прелесть стальной яхты. Проверил и задраил получше водонепроницаемые двери. Не хотелось бы идти с голыми мачтами, а, похоже, придется.

Съел банку фарша и моркови. Теперь лягу и попробую уснуть. Да только какой к черту сон, когда тебя вот так бросает и стоит такой гул? То и дело на яхту обрушивается большая волна — бам-м-м!

Осталось 1210 миль до 30° в.д. (долгота Южной Африки между Дурбаном и Ист-Лондоном, которая обозначала для меня конец очередного этапа). Как дойду туда, даль-

ше буду спокоен. Мне бы только этот шторм пережить, и все. Не может быть, чтобы в последующие две недели на мою голову свалился еще один такой. Боюсь, второго не выдержу.

Руки и ноги ноют. Не один этот шторм вымотал из меня силы, накопилась усталость за весь путь от Горна. Непрестанная борьба за мили в западном направлении, крен, качка, встречные волны, бездействующий автопилот. Все время на ногах, все время менять паруса. Вот что изматывало меня помаленьку, каждый день чуть больше, чем накануне.

312

Осталось две недели, всего две недели (до 30° в. д.), дальше, даст бог, будет полегче. Скоро этот шторм уйдет в область воспоминаний.

Кончай хныкать и ныть. Ведь смысл всей затеи именно в этом. Не солнце, не погожие дни, а экстремальные условия.

14.15. Сильный шквал с дождем. Отлично. Дождь немного умиротворяет волны.

Кругом все бело, ливень срезает гребни, только брызги летят. Хотел было сфотографировать эту картину, да куда там.

В Атлантическом океане я никогда не видел ничего подобного. Могучие валы катят один за другим, как будто легионы идут на штурм. Дисциплина строжайшая: один вал спадет, тут же на его месте вырастает другой.

Если мне еще дано видеть сны, будет сниться этот шторм. Атлантические ураганы никогда не преследовали меня во сне, а этот... Стоит закрыть глаза, и я вижу то вздымающиеся, то спадающие, непрерывно наступающие бело-голубые легионы.

Как же я признателен ребятам на Дартмутской верфи. Стоило хотя бы одному из них схалтурить, и море нашло бы слабое место — нашло и долбило бы, пока не доканало бы нас. Держись, «Бритиш стил». Сейчас моя жизнь в твоих руках. Сам я бессилен. Вся надежда на тебя и на господ.

Впервые в жизни мне по-настоящему страшно. До сих пор преобладало своего рода любопытство. А теперь — я не стыжусь в этом признаться — мне страшно.

15.00. Опять ливень. Отвесными завесами сверху обрушиваются потоки воды. Они немного пригладили волны. Сила ветра упала до 9 баллов. Похоже, все обойдется. Сейчас лягу посплю (во всяком случае попытаюсь). Надо подготовиться к следующему раунду.

17.30. Барометр — 986. Сила ветра по-прежнему 9—12 баллов, да еще шквалы с дождем. Немножко поспал. Чувствую себя как дистрофик, но надо вставать.

Видел, как заходит солнце, только кусочек захватил, да и тот медного цвета — знак того, что скверная погода еще продержится. Хотелось бы поесть чего-нибудь, но не знаю, что предпочесть. Включил на полную громкость магнитофон, чтобы заглушить шум. Руль издает какие-то странные звуки; надеюсь, с ним ничего не случилось.

18.00. Ветер поумерился. Старательно задраил все люки и двери, потом поел. Куриный бульон (половину разлил), картофельный салат и лосось. Ел через силу. Чувствую себя паршиво, но знаю, что должно полегчать.

20.30. Барометр — 987. Ветер не такой сильный. Хуже всего то, что течением и ветром меня отнесло на восток, теперь придется наверстывать эти мили. Иди я в противоположную сторону — мчался бы на восток, мотая мили на лаг. Сердце кровью обливается.

22.00. Опять ветер 11 баллов. Выпил пива и лег. Молюсь всевышнему, чтобы это поскорее кончилось. Разумно было бы повернуть и убежать от шторма, но я готов любую трепку вынести, только не поворачивать на восток.

30 апреля. 12.30. Я спал, боже мой, как я спал! Проснулся в 10.30. Барометр — 998, ветер 8—9 баллов, зюйд-вест. В 12.00 я решил подготовить стаксель № 3 и стал прикидывать, как я буду ставить парус при порванном фале. Пока не смогу влезть на мачту, буду пользоваться гика-топенантом. Не самое идеальное решение, но все же лучше, чем ничего. Авось выдержит.

Итак, в 12.30 я приготовился начать работу, вдруг налетел шквал, сила ветра опять увеличилась до 11 баллов. Сейчас кругом черно, пришлось включить свет. Да-да, не *темно*, а именно *черно*. Жестокий штормяга. Большие суток уже продолжается. Волны невообразимые — наверно, выше этого просто не бывают. Опять у меня перед глазами роятся кружочки, хотя я утром поел овсянки. Может быть, это от страха?

15.30. Барометр — 1001, но сила ветра все еще 9—10 баллов. Выглянуло солнце, я сделал несколько снимков. Настоящий спектакль: то выскочу, то спрячусь опять, стараясь уберечь камеру от воды.

Не похоже, чтобы сегодня удалось поставить паруса. Двое суток мотаюсь с голыми мачтами. Полагаю, что потеряно больше 100 миль.

Все еще ничего не ел после утренней каши. Надо заставить себя проглотить что-нибудь.

17.30. Барометр — 1003, но ветер еще сильный. Да будет ли этому конец? Думаю, надеюсь, что к завтрашнему утру шторм все-таки уймется.

22.30. Сейчас 6 баллов. Барометр — 1009. Уже можно идти под парусами, но я выжидаю. Пусть совсем утихомирится, пока что нет-нет да налетит шквал. Два дня пропало, да еще день уйдет на то, чтобы наверстать потерянные мили».

Эти записи в вахтенном журнале, сделанные наскоро в те минуты, когда меня не швыряло по каюте, когда я не искал руками надежную опору, лучше всяких эпитетов, какие я теперь могу придумать, показывают, что это был за шторм. Не стану утверждать, что я считаю свое описание удовлетворительным, — по-моему, никому не дано достаточно полно и выразительно описать такое явление. Слова, которыми мы располагаем, — например, «огромный», «страх», «гул и треск» — давно обесцвечены повседневым употреблением. Чудовищная сила шторма в океане настолько превыше всего, с чем мы обычно сталкиваемся, что мне остается лишь просить читателя: попытайтесь читать между строк и поверьте, что действительность была бесконечно страшнее того, что я пробовал передать словами.

Шторм потряс и измотал меня. Кроме того, он задал мне несколько задач, которые я — хочешь не хочешь — должен был решать. Главной проблемой было то, что все мои стаксель-фалы лопнули, невозможно ставить передние паруса, а без них приличного хода не развить. 1 мая шторм унялся, но сила ветра все еще достигала 8 баллов, и без стакселей я мог рассчитывать едва ли на 4 узла. Если к тому же добавить, что яхту все время осаживали высокие волны, эффективный ход не превышал и одного узла.

Это меня никак не устраивало. Используя гика-топенант как фал, я поставил штормовой стаксель. Лучше, чем ничего, только я опасался, что топенант долго не выдержит сильного ветра. Как ни верти, *надо* карабкаться на мачту. Я попросил небо послать штиль, и в воскресенье утром 2 мая ветер умерился настолько, что можно было сделать попытку. Выпив две чашки кофе и управившись с последней банкой копченой сельди, я прицепил к поясу линии фалов и полез на мачту. И до чего же трудно было удержаться на мачте! Зато я открыл, что в таком деле и зубы годятся. Руками-то надо было почти все время держаться, так я зажимал лить в губах.

Первым делом я продернул лить через резервный центральный шкив; управившись с этим, продел его через кливер-блок. Дальше мне предстояло срезать лопнувший старый фал (тросик из оцинкованной проволоки). Я пустил в ход кусачки. Перекусывать проволоку, цепляясь за качающуюся мачту, не очень-то удобно, но я справился, а вот кусачки не выдержали — лопнула пружина. Затем я выдавил целый тюбик смазки на шкив грота-фала — он давно заедал.

Протягивая штерт кливер-фала, я уже спустился до краспицы, когда увидел, что тонкий конец вот-вот убежит с центрального шкива. Я чуть не взвыл. Держась одной рукой, протиснулся между вантами, ловя конец, несколько раз промахнулся и все же поймал, когда осталось не больше ярда.

Дальше надо было пропустить фалы между вантами и другими снастями так, чтобы не терлись. Я слегка запутался: не мог сообразить, куда что тянуть, и пришлось спуститься на палубу. Разобравшись внизу с фалами, я опять поднялся до краспицы, чтобы сделать все как следует.

Затем последовал завтрак: груши, сухое молоко. За завтраком я решил заодно поменять бизань-фал: лучше перейти на новый *раньше*, чем лопнет старый! Я еще не поднимался на бизань-мачту. И хотя она на двадцать футов короче грот-мачты, вид ее внушал мне оторопь — очень уж голая. На деле оказалось совсем легко лезть, расстояние между вантами было в самый раз. К тому же бизань-мачта не такая толстая, как грот-мачта, это тоже облегчило мне задачу.

Вот итог всей операции: новый кливер-фал (гордень), новый фал для выносного стакселя, почти новый грота-фал, хорошо смазанный специальным воском, и не менее хорошо смазанный новый бизань-фал. Руки тоже были перемазаны, но дело того стоило.

Я был вполне доволен своей работой, хоть и поранил правую руку. Зато результат обсервации оказался менее радостным: получалось, что шторм отнес меня на 160 миль к юго-востоку.

Вечером в небе не было ни единого облачка, но сила ветра достигала 8 баллов. Есть совсем не хотелось, все же я заставил себя проглотить три крекера с бутербродной пастой. Темная моча давала повод опасаться, что организм слегка обезвожен, и я сказал себе, что надо побольше пить.

В понедельник 3 мая весь день держался штиль. Сияло солнце, и, глядя на океан, трудно было поверить, что он

способен взбеситься. Я занялся текущим ремонтом, залатал грот, покрыл все фалы защитным составом. И наконец-то зарядил аккумуляторы.

316

Во вторник барометр снова начал падать. В 10.00 — 1003, в 18.00 — 992. Я приготовился к новому шторму, однако, если не считать одного шквала под 9 баллов, сила ветра не превышала 7 баллов. Великим событием этого дня было то, что мне удалось заставить «Бритиш стил» некоторое время управлять собой без моего вмешательства. Ход был не ахти какой, но все же позволял надеяться на успех в полосе пассатов, когда (или если) я до нее доберусь. Снова и снова я старался придумать, как же все-таки починить сломанные стаксель-гики. Я верил, что какой-нибудь способ должен быть.

Но проверить свои соображения не удалось, потому что опять пошли шквалы, началось сильное волнение. Вот что говорит журнал:

«5 мая. Ночью налетел неприятный шквал, сила ветра до 10 баллов. Лежа на койке, я смотрел на анемометр и думал: хоть бы этот шквал прекратился. Дескать, пока я оденусь, пока выберусь на палубу, все уже кончится. Через 10 минут стало ясно, что все-таки придется вставать и убирать грот. Я шел к мачте по колено в воде.

21.15. Только что на яхту обрушилась мощная волна — ударила в лоб, накрыла палубу, захлестнула кокпит, ворвалась в каюту. Яхта круто остановилась. Если бы не поток воды, я мог бы подумать, что врезался в кита (или в пароход).

6 мая. Я сыт по горло этим районом, он из меня душу выматывает. Только мысли о Морин помогают мне держаться. Надолго ли еще меня хватит?

Проснулся в 06.30 (кромешная тьма) от того, что бешено хлопал стаксель № 3. Одежда, вышел на палубу и при свете фонарика увидел, что лопнул фока-штаг. У меня сердце оборвалось. Правда, авария оказалась не такой уж страшной — не выдержал талреп. Спустил парус и до утра болтался с голыми мачтами. На рассвете поднялся на палубу, и через час яхта уже набрала ход. Пришлось снимать все раксы — нудная работенка. А когда пошел взять запасной клевант, заело выдвижной ящик. Вскрыл его молотком и отверткой, теперь одним ящиком стало меньше.

Вышел в кокпит, чтобы выбрать лебедкой стаксель № 3, а одеться как следует поленился. И был наказан — меня окатило со спины. Разозлился, сорвал с себя рубашку и швырнул ее за борт. Очень плохой признак.

Получил две радиogramмы — от Фрэнка (Элина) и от британского военно-морского представителя в Южной Африке с пожеланиями успеха на последних этапах плавания.

22.30. Только что «Брит» чем-то долбануло, не знаю чем. Сила ветра — 8—9 баллов. Сперва могучий вал осадил яхту, а там для полного счастья и его приятель подошел. Обычно первый вал бьет сильнее, на этот раз вышло наоборот. Меня отбросило прямо в камбуз. Полетели тарелки, рассыпалось печенье, так что получилось грязное месиво. Упала банка с бульонным концентратом — к счастью, не разбилась. Зато разбилась одна тарелка (а они считаются небьющимися). Хуже того: лопнул пакет с молоком. На прокладочном столе, на радио — всюду молоко. Еще хуже: опрокинулась сковорода и все забрызгала маслом. Часть масла попала в мой ужин (банка фарша). Черт с ним, сказал я себе, и наелся жирного фарша. Меня еще никогда не мучило в море, но тут едва не вывернуло наизнанку.

317

7 мая. Шквал под 11 баллов. За завтраком я просыпал кофе, а пол был мокрый, и коричневый порошок прилип к нему. Вскипятил воду, вымыл пол. Кругом кофейные потеки.

Мне все еще не по себе после вчерашнего жирного ужина, и сегодня я почти ничего не ел. Вечером сделаю попытку.

19.00 (приблизительно). Живот еще не налачился. Достал единственную пачку крекеров «Риц». Берег для особого случая, и вот этот случай настал. Но крекеры отсырели настолько, что оставалось только выбросить их. Вот досада...

Полночь. Около 20.00 подул зюйд-вест, и я решил идти галсами. Для этого надо было убрать стаксель № 3 и бизань. Сперва — бизань, чтобы повернуть и уходить от волны. Затем я пробежал вперед и спустил стаксель. При закрепленном румпеле и вынесенном стакселе яхта не идет восточным курсом, а просто дрейфует. (Строго говоря, это не дрейф.) На всю эту процедуру уходит две-три минуты (насобачился!). Ну вот, убрал я два паруса, чувствую — ветер усилился. Посмотрел вперед, щурясь от брызг, и увидел вдали светлую полосу вроде песчаного пляжа. Стою и таращусь и не могу уразуметь, что же это такое. Потом меня вдруг осенило, я повернулся, убрал вынесенный стаксель, и в ту же минуту на яхту обрушился шквал. Да еще какой! (Он длился около часа.)

Добрался до кокпита, поглядел на анемометр — прибор зашкалил. Наверно, сила ветра достигала 13, а то и 15 баллов.

Живо спустился в каюту, отмотал линь, чтобы нарезать побольше сезней. На камбузе в ящике у меня лежит очень острый нож. Дернул ящик — заело. Рванул посильнее — ручка оторвалась. Выругался и перочинным ножом нарезал сезни, чтобы понадежнее закрепить убранные паруса. Болтался с голыми мачтами до 21.30. Потом ветер умерился до 8 баллов; можно опять набирать ход, переварив еще одну порцию испуга и тревоги.

8 мая. 09.30. Ветер западный, 8 баллов. Я серьезно озабочен. Разве пробынешься мимо мыса Доброй Надежды при таких условиях. Вы скажете: пережди с голыми мачтами, когда погода портится. Но ведь тогда меня отнесит назад. Твержу себе: спокойнее, не лезь из кожи вон, времени вагон. Нет, не могу — не могу, и все тут. Вот и в эту ночь, как только сила ветра упала до 8 баллов, я тотчас набрал ход. Отсидживаться — это не для меня. Лишь бы мачта устояла. Если не выдержит, тогда уж точно не обогнуть мне мыс. Господи, вытащи меня отсюда, проводи мимо мыса!

Когда я вчера вечером бежал вниз за сезнями, наступил на контейнер, обычно стоящий возле трапа. В нем кинокамеры, пленки и прочее. Я схватил контейнер и на ходу втиснул его на место. Приготовив сезни, помчался вверх — опять контейнер под ногами! Я выругался и хорошенько пнул его, как только ногу не сломал. До сих пор ступня болит. Так мне и надо.

Вечером — радость: связался по радио с Порт-Элизабетом. Только передал вторую радиogramму, как за кормой невдалеке увидел огни парохода, который шел прямо на меня. Включил отличительные огни, приготовил аварийное снаряжение, фонарь Олдиса, сигнальные ракеты и все прочее. Попробовал пустить мотор, но он не слушался.

На мои сигналы фонарем Олдиса не последовало никакого ответа. Знай себе, прет на меня. «Ладно, — подумал я, — сейчас разбужу вахтенного офицера». Взял динамитный патрон, поджег, сосчитал до девяти (шнур на 14 секунд) и подбросил его высоко в воздух. Взрыв, ослепительная вспышка. На пароходе сразу проснулись. Засверкали огни — не пароход, а сплошная иллюминация. Я снова посигналил фонарем и через несколько секунд увидел ответные сигналы, да только ничего не разобрал.

Пароход застопорил машины и теперь находился прямо на траверзе. Я еще раз попытался пустить мотор, но он упорно бастовал. Тут перегорела лампочка правого отличительного огня, и, чтобы обозначить себя, я должен

был идти левым бортом к пароходу с подветренной стороны. Проходя в ста ярдах от него, я прокричал: «Радиотелефон 2182» (международная вызывная частота). Не получив ответа, я следующим галсом подошел к корме ярдов на 20, но теперь я был с наветренной стороны, так что мог не опасаться столкновения. На палубе выстроилось человек тридцать. Я кричал, надрывался, наконец кто-то ответил мне: «О'кей, радио 2182». Тогда я отошел в сторону, лег в дрейф и поспешил к передатчику.

И вот уже связь налажена. Мы перешли на рабочую частоту (2182, хотя и служит вызывной частотой, зарезервирована для сигналов бедствия). «Вы следуйте дальше, не останавливайтесь,— передал я.— И мы потолкуем по радиотелефону».

Это было русское рыболовное судно «Зареченск», и мы поболтали всласть. Они сообщили мне мои координаты, я извинился, что задержал их. Радист успокоил меня: дескать, ничего, ничего. Я рассказал про характер моего кругосветного плавания, радист пожелал мне успеха. Я сказал, что встречался в Лондоне с мистером Косыгиным; сомневаюсь, чтобы радист поверил мне.

«Зареченск» торопился на randevу с другим рыболовным судном, и мы попрощались. Пароход был большой; наверно, он служил базой для целой флотилии.

После этой встречи я лег спать в прекрасном расположении духа, только пожурил себя за промашку: забыл попросить, чтобы мои координаты сообщили в Ллойд.

Огибаю угол

320 14 мая мне исполнился тридцать один год. Я встал в 07.00 и развернул специальный сверток. Поздравительные открытки от Морин, Сэмэнты, тещи, сестры, Элинов и Уоддингтонов. Клер Элин приложила письмецо: «Если твое плавание не удовлетворяет тебя, выбери другой маршрут» — и рекламную брошюру пароходной компании! В числе подарков были красные домашние туфли и — тоже от Морин — книга «Жестокое море» (у нее развито чувство юмора). Было угощение: мои любимые ириски, ветчина, цыпленок, рис и все приправы, включая чеснок, для индонезийского блюда насигорин, которое я очень люблю. И еще всякая всячина. Записочка от Морин гласила: «Извини, латук не нашла». Как она обо всем до мелочей позаботилась! В тысячный раз я подумал о том, как мне повезло с женой.

Ветчину я съел на завтрак, потом откупорил банку крема и развернул пачку имбирного печенья. Сказал себе: «Надо доедать, все равно отсыреет» — и умял все в один присест. Предлог жиденский, зато удовольствие я получил великое!

Кроме того, я побрился, избавился от такой щетины, какой за всю жизнь еще не отращивал. Ужасная щетина, я ликовал, расправляясь с ней.

Но пожалуй, лучшим подарком было прохождение 30° в. д., этого незримого рубежа, к которому я стремился не одну неделю. Правда, я еще не завернул за угол; до мыса Игольного, расположенного на 20° в. д., оставалось десять градусов, но я мог с полным основанием сказать себе, что достиг южноафриканских вод.

После встречи с советским пароходом 9 мая я подолгу занимался мотором, пытаюсь заставить его работать. Он был мне нужен не как двигатель (кроме аварийных ситуаций), а для зарядки столь важных для меня аккумуляторов. После замены соленоида мотор проработал около

часа, но тут я заметил дымок над регулятором. Остановил мотор и потом, сколько ни бился, не мог его завести.

Сейчас это было не так уж страшно: ведь я располагал для зарядки специальным маленьким мотором. Я подзарядил аккумуляторы, однако амперметр мудрил — стрелка вдруг запрыгала, шкала показывала что-то неусветное. Кончилось тем, что мотор, хотя и работал, перестал давать ток. Изучив руководство, я заключил, что надо сменить амперметр, а у меня не было запасного.

Это было уже серьезно. Ведь если я не смогу заряжать аккумуляторы, откажут радио, разные приборы (анемометр и другие), внутреннее освещение, отличительные огни, электрический насос. Правда, я мог обойтись керосиновыми фонарями и свечами. И аккумуляторы могли пока обеспечить радиостанцию, если бережно их расходовать. Я отправил радиogramму Фрэнку Элину (мы с ним вместе проходили инструктаж на заводе «Перкинс»), запрашивая, что он может посоветовать насчет мотора. Освещения я не включал, давал ток только на приборы и радио.

321

Погода почти не изменилась, яростные шквалы перемежались редкими штилями. 15 мая опять разразился шторм, сила ветра превышала 11—12 баллов. Волны на этот раз были покороче, зато круче и коварнее — видно, сказывалось течение мыса Игольного, огибающее берега Южной Африки. Паруса убраны, румпель вынесен под ветер, крен до 60 градусов... Сидя у прокладочного столика, я цеплялся за него обеими руками. Почему-то на этот раз мне почти не было страшно. Видно, прошедшие испытания внушили мне абсолютное доверие к «Бритиш стил».

16 мая ветер уgomонился. Шторм поломал румпель, но я смастерил временный, используя части от бездействующего автопилота. Журнал заполнял при свече. У меня было двенадцать свечей, и я рассчитал, что могу обойтись половиной свечи за ночь, тогда их хватит на 24 ночи. Да у меня еще оставалось пять галлонов керосина.

Я знал, что где-то поблизости идет лайнер «Оронсей» и на его борту находится мой друг Брюс Максвелл. У Брюса были письма для меня, и я надеялся, что мы сможем встретиться в море, однако наши позиции относительно друг друга не позволили это сделать. Но мне удалось связаться с «Оронсеем» по радио, и радист любезно согласился передать дальше мои радиogramмы, чтобы я мог экономить электроэнергию. Кейптаунское радио тоже по-

могло: оттуда передавали радиogramмы, адресованные мне, не дожидаясь моего вызова. Мне достаточно было включить приемник и слушать, а передатчик отдыхал — опять-таки экономия.

322

Временное затишье длилось всего сутки, затем погода снова испортилась, и произошел один из самых неприятных случаев за все плавание. Я был на руле, в это время подкралась огромная волна. Я заметил ее уже тогда, когда она обрушилась прямо на яхту — только одна волна из миллиона может угодить в цель так точно. Палуба, кокпит — все исчезло, лишь мачты и снасти торчали над водой. Я сидел, вцепившись в румпель, и управлял *под* водой, словно яхта превратилась в субмарину. На долю секунды мне показалось, что нам уже не всплыть, но тут «Бритиш стил» всплыла — все обошлось благополучно.

Я опять вошел в зону оживленного мореходства, а значит, с наступлением темноты не мог ложиться спать, снова начались ночные вахты. Глаза воспалились от водяной пыли, приходилось промывать их пресной водой, чтобы разлепить веки.

20 мая я вышел почти на траверз мыса Игольного, но мне дул в лоб западный ветер. Потом он стих, и воцарился штиль. Журнал передает мое раздражение:

«20 мая. За четыре дня было два шторма, а теперь, когда я уже приготовился повернуть за угол, — пожалуйста, штиль. Он застиг меня посреди судоходных линий, а ведь я иду без огней. Движение кругом, как на центральной улице. Только что насчитал семь пароходов и один сейнер».

Среди пароходов был один супертанкер. Я видел лишь мостик да носовой бурун, а в просвете никакой палубы, только вода чуть ли не на несколько миль. Боюсь таких гигантов. Разве станут они изменять курс ради меня. Вся надежда на то, что вахту несут как положено, будет кому посигналить фонарем или горном, если замечу, что идем на сближение. Несмотря на безветрие, я не убирал паруса — все-таки белое пятнышко, примета для встречающих судов.

Рано утром 21 мая едва не случилась беда. Журнал рассказывает:

«21 мая. Дрожу как осиновый лист и не могу с собой совладать. Случалось и раньше, что мне грозило столкновение, но никогда еще угроза не была такой серьезной. Когда он отвернул в сторону, нас разделяло, наверно, от силы полсотни ярдов. Я уже бросился к спасательному плоту. Аварийные огни были включены, я сигнализировал».

ему фонарем, — а он знай себе прет. Посигналил горном — да что толку, когда у него в ушах гудит собственный дидзель. Тогда я пустил в ход динамитный патрон. Еще секунда — и было бы поздно. (Видно, вахтенный офицер вздремнул.) Пароход резко накренился, вильнув в сторону. Слова, которыми я его проводил, нельзя воспроизводить на бумаге. Хотел записать его название, но, пока бежал за спасательным плотиком, опоздал.

Под тем же числом, когда я ночью натерпелся такого страху, торжествующая запись:

«Послал радиogramму Морин. 34°50' ю. ш., 19°20' в. д. В 15.00 гринвичского времени повернул вправо. Теперь иду на север. Здравствуй, Атлантика, — прощай, Индийский океан!»

323

У мыса Доброй Надежды было назначено randevу, и на рассвете 22 мая я убрал паруса и сообщил в Кейптаун свои координаты. Около 17 миль отделяло меня от берега. Оставалось только ждать, и я решил поспать. Меня разбудил чей-то голос, усиленный мегафоном. Выглянув, я увидел судно южноафриканских военно-морских сил. На мне была грязная роба, поэтому я попросил гостей немного подождать. Живое переоделся, потом посигналил, что готов к свиданию. Главстаршина Крюгер подошел на шлюпке и вручил мне телекс от Морин, посылку от английского посла в ЮАР и кипу журналов. Я поблагодарил по радио командира корабля, лейтенант-коммандэра Ника Смита. Почти три четверти часа продолжалась беседа с гостями в шлюпке, в числе которых был мистер Янг из Йоркширского телевидения; мы выпили пивка, затем расстались.

После randevу я поторговался с собой: то ли еще поспать, то ли поработать. Решил поработать и взялся за один из стаксель-гиков. Провозился до вечера, укрепляя его манжетом, зато хоть этот гик вернулся в строй (пока не вздумает снова сломаться), и появилась надежда на успешный ремонт второго.

В посылке английского посла были две бутылки шампанского и баночка икры. Я передал благодарственную радиogramму, добавив, что одну бутылку приберегу до дома, до встречи с Морин, а другую откупорю, как только маршрут замкнется и выйдет полное кругосветное плавание.

Большим счастьем было связаться по радиотелефону с Морин. На этот раз голос ее звучал куда веселее. Она сказала, что все в порядке, и у меня сразу стало легче на душе.

Не скажу точно, чего я ожидал, когда после мыса Доброй Надежды взял курс на север — «повернул за угол». Должно быть, в душе надеялся тотчас встретить пассаты, ласковое солнце и русалок. Разумеется, на самом деле из этого ничего не вышло. Поединок с волнами и с ветром продолжался по-прежнему. Я кричал сам себе: «В чем дело? Ведь я должен мчаться вперед с попутным ветром. Откуда все эти волны и брызги? Где русалки, где летучие рыбы, где пепси-кола со льдом?» — и весело отвечал: «Не беспокойся, все будет в свое время».

Снова взявшись за маленький мотор, я наконец наладил его. Два провода отстали, их надо было припаять. Я никогда еще не занимался пайкой, но на борту были и паяльник, и олово — подарок от одного человека, который прочел книгу Робина Нокса-Джонстона и запомнил, как тому не хватало паяльника. До чего же я был благодарен этому человеку! Чтобы не испортить дело, я связался с Кейптаунским радио и попросил совета. Радист Джордж Ален тщательно проинструктировал меня, пайка получилась надежная, я пустил мотор и наконец зарядил аккумуляторы.

Записи в журнале за эти дни звучат куда веселее:

«24 мая. Около 14.00 у меня был гость — теплоход «Миапура» из Ливерпуля. Заметив судно, я поднял флаг торгового флота Великобритании. Смотрю, и там поднимают такой же! До чего же волнующей была эта встреча двух родных флагов в глухом уголке океана.

Подготовил паруса для завершающего этапа. Пришлось изрядно повозиться со снастями. Теперь на палубе наготове 10 парусов.

25 мая. Встретил танкер «Бритиш сэйлор». Говорю в микрофон: ««Бритиш стил» вызывает «Бритиш сэйлор»» — и замечаю, как забавно получается. Британская сталь (это я) вызывает британского моряка (это он)! Танкер остановился, я подошел поближе. Рейс Ла-Плата — Кейптаун. Я поблагодарил за любезность».

Наконец-то подули южные ветры, о которых я так мечтал, но яхта все еще никак не хотела идти самостоятельно. Не повезло мне с починенным гиком: и трех часов не поработал, как сломался. Я опять его отремонтировал — он опять полетел. И к тому же запутался в стакселе, так что я основательно помучился, снимая его. После чего снова принялся за ремонт. Отрезал обломанные концы, чтобы можно было надеть манжет. Это был адский труд, ведь мне пришлось высверливать все заклепки. Дрель

натерла мне пальцы до пузырей, да я еще порезался, но в конце концов скрепил гик; правда, с 25 футов он укоротился до девятнадцати.

Затем я взялся за второй гик. Единственный оставшийся у меня манжет был чересчур велик, все-таки я надел его и приклепал, зажав тисками. Я остался не очень доволен своей работой, тем не менее 1 июня смог поставить оба гика, и «Бритиш стил» кое-как пошла своим ходом. Кое-как — потому что из-за неравных гиков яхта так и норовила уклониться от курса. Поколдовав со стакселями и прикрепив к румпелю амортизатор, я отчасти укротил ее. Не идеально, однако несравненно лучше, чем ничего: ведь теперь я мог на время предоставлять яхту самой себе, мог поспать, приготовить обед, а до сих пор боялся даже на пять минут оставить румпель, ведро для неотложной нужды держал рядом с собой.

Я уговаривал себя не злиться из-за этих гиков. Что поделаешь, если они оказались недостаточно прочными. Допущена ошибка, но кто не ошибается? И когда мне уж очень хотелось отругать тех, кто изготовил гики, я спрашивал себя: «А мачта?» Вон как ей досталось, а ведь стоит. «Что для тебя важнее, — говорил я себе, — гики или мачта?» Это помогало мне судить о вещах более здраво.

После пространной радиоконсультации с Фрэнком Элином я смог исправить двигатель. Пункт за пунктом мы перебрали все узлы стартового устройства. Фрэнк знал наизубок все подробности схемы, так что с его помощью я нашел неисправность и устранил ее. Каким огромным облегчением было сознавать, что я снова могу как следует зарядить аккумуляторы и пользоваться электрическим освещением.

Выдержки из журнала:

«3 июня. Сегодня я абсолютно доволен жизнью. Это со мной редко бывает, но сегодня как раз выдался такой день. Восхитительное чувство, душа блаженствует. Вынырни сейчас подо мной подводная лодка — и то не колебала бы моего душевного равновесия.

Впервые после долгого перерыва слушал последние известия Би-Би-Си. Вот уж верное средство хандру нагнать! Можно подумать, они специально за всякой гадостью охотятся. Смерть, кровь, убийства, утопленники — хотя бы одно светлое пятнышко. Ей богу, не стану больше слушать последние известия, лучше поищу что-нибудь другое.

Поменял карту. Как же приятно было расстелить листы на следующий этап, до Азорских островов!

4 июня. Ветер восточный, и мне то и дело приходится отрываться от журнала, чтобы поправить румпель. Ох, и морока это, когда яхта идет самостоятельно только при попутном ветре. Сейчас у меня работает генуэзский стаксель, стаксель № 1, вынесенный вправо, и бизань — для баланса. Не исключена вероятность шквалов, поэтому лучше не ставить на ночь бизань-стаксель. Значит, мне всю ночь сидеть на руле. Балансировка почти полная — почти, но не совсем. Я могу отойти на 10—20 минут, но никак не больше.

5 июня. Очередные дела:

326

Фал выносного стакселя
Грота-фал
Фал стакселя № 1 (новая муфта, двушковые тали)
Аварийные огни
Закончить подготовку № 2 (стаксель)
Подготовить № 1
Наладить насос (кокпит)
Отремонтировать лари
Исправить дверь шкафа
Навести порядок и чистоту на корме
Навести порядок в парусных рундуках на носу
Разобрать книги
Перевязать палец
Очистить мачту от ржавчины
Почистить и смазать лебедки
Выкрасить палубу
Умыться и побриться

Это самое неотложное, а сверх того есть куча других дел. Например, давно пора почистить плиту. Будь я проклят, если позволю себе вернуться на захламленной яхте!

...Начал делать кое-что по перечню. Поднял выносной стаксель, заменив лопнувший фал. Исправил фонарь правого отличительного огня, заимствовав лампочку из левого. Левых огней два, так что можно не волноваться. Подготовил и смазал грота-фал. Грязная работенка, но для оцинкованных тросиков очень нужная. В порту поручу это дело Сэмэнте — она будет счастлива!

6 июня. На сердце тоска — видел мертвую птицу. Похожа на полярную крачку. Судя по всему, умерла не так давно. Но почему именно здесь?

Первая с начала плавания банка испорченных консервов. Надо быть поосторожнее: пищевое отравление мне теперь вовсе ни к чему.

На несколько часов установился штиль, я натуго выбрал шкоты и пошел спать.

7 июня. Проснулся — пасмурное небо и шквал за шквалом. Поставил стаксель № 1, грот и выносной стаксель. При шквале делаю поворот оверштаг и ухожу. Уже несколько дней держится восточный ветер. Вот некстати. Был бы зюйд-ост, наладил бы я паруса так, чтобы яхта шла сама.

Наряд по климату: голова обмотана полотенцем (очень элегантно!), темные очки, штанины подвернуты.

Ушиб ногу об утку около кокпита. И болит же, черт бы ее взял! Да еще и распухла.

Сегодня (и вчера) заполнял журнал, не отходя от румпеля.

327

8 июня. Сейчас 13.15, я (как обычно) на руле. Отчаянно борюсь с сонливостью. Никак не удается развить ход, лучше лягу в дрейф да посплю.

...Меня точит досада, оттого что не могу заставить яхту держать курс. Стоит ветру перемениться — куда подевался чудесный баланс. Жуть, как спину ломит. Господи, до чего противно должно быть читать мои журналы — разнылся, как старая баба. А на самом деле-то ничего страшного. Сидишь на солнышке и держишь румпель — посади кого хочешь на мое место, только рад будет. Просто я так настроился: не терпится поскорее домой. И ничего не могу с собой поделаться, сколько ни твержу, что не зачем гнать, рано или поздно доберусь до дома. Как вошел в полосу юго-восточных пассатов, делаю около 100 миль в день, но мне этого мало. Предел — 120, 110, 115, 122 мили в день, а хорошо бы 150—180. Но совсем без сна тоже ведь нельзя.

Сидя на руле, учу стихи. За четыре дня выучил наизусть шесть поэм, теперь у меня в голове смешались Бернс и Мейсфилд.

9 июня. Сегодняшнее астрономическое место меня огорчило: ровно 90 миль к югу от Святой Елены. Это значит, что за ночь я изрядно отклонился на зюйд-вест. Ветер сместился к северо-востоку, и яхта отвернула на юго-запад. Сегодня весь день норд-ост, сила (тоже мне сила!) — 1 балл.

Мои проблемы сводятся к следующему: (1) не могу заставить яхту держать курс при попутном ветре, пока сплю; (2) из-за коротких гиков не использую полностью площадь парусов; (3) тихие и попутные ветры — слабое место яхты; (4) корпус очень сильно оброс; (5) я устал, энтузиазм убывает с каждым днем.

Нет, решено и подписано: на последнем этапе наслаждаться плаванием и не терзаться из-за времени. Это величайшее приключение в моей жизни, и теперь самое время наслаждаться им и вспоминать пережитое. От Горна до Доброй Надежды мне пришлось крепко потрудиться (и натерпеться страху), когда-то же надо силы восстанавливать.

Для начала — хороший завтрак: сардины, крем с крыжовником, кофе, рюмка вина. Обнаружил две дюжины банок консервированных мандаринов; Морин их очень любит.

328 Побрился, помылся. Сразу почувствовал себя лучше. Раскаживал по палубе нагишом, лишь полотенце на голове (элегантно!) да темные очки. Но это только на полтора часа, до легкого загара. Вообще-то я редко обгораю, но осторожность не повредит.

Нашел бутылочку антисептика. Очень кстати, ведь у меня осталось всего полбутылки. Теперь опять буду добавлять в воду во время еженедельных стирок.

10 июня. Ну вот, можно сказать, что добрались до Св. Елены. Ночью я попал в штиль, а утром проснулся и увидел ее прямо по носу, в 30—40 милях. Великое дело мореходная астрономия. Определишь, что завтра встретится суша, и ждешь уже наверное.

Связался с Кейптауном. У оператора оказалась для меня радиogramма из Хоика. Приятный сюрприз, тем более что в этот уикэнд состоится ежегодный Хоикский фестиваль. Подниму свой выпел, буду петь до хрипоты. И лишь какая-нибудь крачка увидит мое ликование. Хоик, мысленно я с тобой.

18.00. Св. Елена все еще в 5—10 милях к северу от меня. Не думал я, что нам придется свидеться вновь. В прошлый раз я был не один, с командой в лице Морин дивное путешествие получилось. Ничего не скажешь, мне в жизни здорово повезло. Рос в чудесной семье. Детство прошло отлично. С радостью вспоминаю школу, увлечение плаванием. Отменно чувствовал себя среди отличных товарищей в парашютном полку. Девятый год счастливого брака. Сэмента — предмет обожания. Наконец, это плавание. Что дальше? Может ли моя жизнь стать еще лучше? Или я подошел к вершине? Я никак не обделен счастьем и любовью».

У острова Св. Елены я увидел первую на завершающем этапе летучую рыбку. Верный знак того, что яхта не стоит на месте. Правда, из-за слабого ветра я продвиг-

гался так медленно, что почти и не заметно. Я примирился с мыслью, что останусь в море до конца августа. И чтобы прогнать уныние, взялся за довольно грязную работу — решил навести порядок в кормовом отсеке. Прежде всего отправил за борт девять бутылок вина, которое явно скисло от долгого плавания. Хоть бы мои четыре бутылки шампанского не постигла та же участь... Закончив уборку на корме, я открыл последнюю банку ветчины, чтобы отметить прохождение Св. Елены. По чести говоря, я еще не совсем его миновал, но оставалось совсем немного, можно и не считать.

Из радиограммы Фила Уолфиндена я узнал, что в этом районе находятся суда британских военно-морских сил; возможно, они попытаются связаться со мной. На другой день я сам проявил инициативу. Но я не знал названия кораблей, и было бы нелепо делать вызов такого рода: «Бритиш стил» вызывает корабль ее величества «Икс». Поэтому я решил сперва наладить связь со Св. Еленой и после четвертой попытки услышал: «Радио Святой Елены отвечает «Бритиш стил»».

Я поспешил объяснить радисту, что не в Св. Елене дело, мне нужны военные корабли. К счастью, радист не был лишен чувства юмора. Мы поболтали с ним, и он рассказал, что «Игл» и «Глэморген» вчера покинули остров Вознесения. Сейчас идут учения, так что вряд ли я с ними встречу, если не свяжусь по радио. Не зная, каким курсом они ушли, я вообще сомневался, что это возможно. Обидно. Приди я сюда на несколько дней раньше, все было бы в порядке.

Радист рассказал также, что недавно на остров пришла яхта из Южной Африки, команда — четыре человека — сошла на берег, чтобы промочить горло, а когда вернулась, яхты не оказалось на месте. Кто-то угнал ее, и обнаружилась она уже в Ресифи, в Южной Америке.

Какое счастье, подумал я, что вор не польстился на мою яхту в ту ночь, которую мы с Морин провели на берегу Св. Елены!

Когда стемнело, я спросил себя: носят ли военные корабли ходовые огни на учениях? Не хотелось бы врезаться в авианосец!

После Св. Елены мне немного повезло с ветром, и 11—12 июня я за двадцать четыре часа отмахал 150 миль. Великое удовольствие идти так в солнечную, теплую погоду. Я провел на руле целый день, а затем и ночь, отсюда и такой переход, зато и досталось же моей спине с прилегающими частями тела.

В этот день над яхтой кружили две птицы незнакомых мне видов. Одна — белая, с черными метинами на крыльях и острейшим клювом. Вторая — тоже белая, с длинным тонким хвостом и красным клювом; она описывала круг за кругом, однако не стала садиться на «Бритиш стил», а улетела на северо-восток. Я ей показал, в какой стороне находится остров Св. Елены, но она меня игнорировала.

Еще один хороший суточный переход в 150 миль, и я покрыл уже половину пути до острова Вознесения. Жертвуя сном ради румпеля, я пересмотрел свои рабочие часы. Нес вахту до 02.00, потом ложился и спал до рассвета — рассвет всегда меня будит. Проснувшись, снова шел на руль. Если бы я ложился в 22.00, ночью все равно уже не встал бы.

После многочисленных экспериментов я добился того, что яхта шла самостоятельно при попутном ветре, однако ход не превышал 3—4 узлов. Не ахти какая скорость, но я мог хоть немного поспать, не опасаясь за курс.

Бесконечные вахты на руле утомляли физически и одурманивали, даже действовали на меня гипнотически. Посмотришь в журнал — ведь помню, что делал запись, а ее нет... Я пробовал читать на вахте и ловил себя на том, что по десяти раз перечитываю один и тот же абзац. То ли дело картинки; я жалел, что не припас побольше комиксов! Хорошим развлечением была мозаика, особенно та, в которой из неравных кусочков надо складывать квадраты.

15 июня мои координаты были 8°40' ю. ш., 11°30' з. д. Выйдя утром из каюты, впервые с начала плавания нашел на палубе мертвую летучую рыбку. Ужасно не люблю такие находки. Если услышу, что на палубе приземлилась рыбка, спешу подняться и бросить ее в воду. А вот на этот раз проспал гостя.

В кокпите днем теперь жарко, и в каюте я спал уже не в мешке, а поверх него. Снова постригся, совсем под Юла Брюннера! Ничего, пока дойду до дома, еще отрастут.

Прочитал у Робина Нокса-Джонстона, как он боролся с ракушками. У него это получалось неплохо, а вот я никак не мог от них избавиться. Судя по описанию, его и мои ракушки были одного вида. Может быть, мои сидели крепче из-за краски? Или сказывалось то, что у меня не деревянный, а металлический корпус?

Опять слово журналу:

«16 июня. Всю ночь провел на руле. Причина: тихие ветры, необходимость нести максимум парусов. В 06.00

решил связаться с Кейптауном — вроде бы на этот час у нас был назначен сеанс. Однако Кейптаун молчал, и мои вызовы остались без ответа. Может быть, сеанс назначен на 07.00? Да нет, помнится, что условливались на 06.00... Ветер чуть посвежел, до 3—4 баллов; я убрал генуэзский стаксель и стал дожидаться 07.00. Спину ломило так, что я решил попробовать управлять лежа.

Для этого я протягиваю тросы от румпеля через блоки в каюту. Упираясь ногами в водонепроницаемую дверь, могу повернуть румпель вправо или влево. Трудновато, но зато спине какая-то передышка. Трудно потому, что румпель-тали приходится крепить к задней оконечности румпеля. А это объясняется тем, что румпель-то у меня эрзац, ведь настоящий сломался в шторм.

331

Так или иначе, в 06.40 я прилег и, судя по всему, тотчас уснул. Проснулся в 10.15 — паруса обстены, время сеанса давно прошло. Сейчас в кокпите жара около 40°. Натянул тент, но он действует мне на нервы своим хлоппаньем. Солнца не боюсь, на Ближнем Востоке на учениях мы в жару бегали с полной выкладкой. И мало кто сдавался. Крепкие ребята служили в третьем парашютном.

Ем теперь куда лучше — по-моему, не столько от голода, сколько от скуки. Цепляюсь за любой предлог, чтобы оставить румпель.

17 июня. Связался с Портисхедом. Вот это радость, потом я долго не мог успокоиться. На всем пути у меня была связь: Портисхед, потом Буэнос-Айрес, Фолклендские острова, Веллингтон, Сидней, Перт, Кейптаун и теперь вот снова Портисхед. Великое событие!

Разговаривал с Морин, голос у нее грустный и озабоченный. Я знаю, она тревожится, потому что у нас нет дома, и похоже, что домик, который мы хотели снять, не будет готов в срок. Ее мечта — приобрести новый дом взамен старого. Моя затея далась ей нелегко; вернусь — постараюсь снять с ее плеч часть забот.

Набрал в ведро морской воды и купал в ней ноги, сидя на румпеле. Блаженство. Эх, вернуть бы прежний задор. Прибавил в весе, и это дает себя знать. 18 часов на руле, почти без сна. Так недолго и совсем отупеть. Да еще солнце печет. Разве будет голова работать как следует.

Все, хватит скулить. Не так уж много осталось, скоро я опять войду в полосу северо-восточных пассатов и западных ветров средних широт.

18 июня. Всю ночь провел на руле. Попробовал наладить новый распорядок сна и рулевой вахты. Преимущественно

сплю возле румпеля. И как только яхта уваливается — паруса начинают хлопать, я хватаюсь за румпель и возвращаюсь на нужный курс. Скатанный спальный мешок служит опорой. Сейчас тепло, мне достаточно свитера, чтобы не мерзнуть. Опираюсь спиной на спальный мешок, головой на подушку, а ноги кладу на дверную раму. Когда яхта уваливается влево, грот отходит, но его держит страхующий трос. Если уваливается вправо, отходит стаксель № 1. В обоих случаях меня будит шум.

Так удается поспать когда двадцать минут, когда поменьше. Все эти сутки я провел на руле, однако ночная вахта не так сильно меня утомила. Испытаю эту систему и сегодня ночью.

19 июня. Ночью не пришлось нести рулевой вахты. Ветер восточно-юго-восточный достигал 6 баллов, так что в этом просто не было нужды.

20 июня. Расстелил спальный мешок под румпелем, потом приподнял румпель и улегся. Лежа на правом боку, вижу приборную доску. Когда яхта уваливается, паруса начинают полоскать, и мне достаточно посмотреть на приборы и переложить руль в ту или другую сторону. Теперь меньше устаю, в целом набирается до 4—5 часов сна.

Расскажу, как проходит дневная вахта, как я постепенно превращаюсь в заводную куклу.

Рассвет. Выползаю из-под румпеля. Завтрак — кукурузные хлопья; дважды пришлось возвращаться к румпелю, чтобы вернуть яхту на курс. Поставил генуэзский стаксель, и снова — на руль.

10.00. Кофе — румпель.

13.15. Из кокпита взял высоту солнца. Бегал к прокладочному столу, нанося на карту линию положения.

14.00. Второй завтрак — две чашки кофе, банка мандаринов, все это не отходя от румпеля.

16.00. Беру высоту солнца, не отходя от румпеля. Опять бегом к прокладочному столу и обратно.

18.30. Эту запись делаю, сидя на руле, и необходимый туалет совершаю тут же. Руль на первом месте.

Опять я ночью спал под румпелем, хотя дул слабый восточный ветерок и «Бритиш стил» сама шла правым галсом полный бейдевинд. Я потому не оставлял румпель, что временами ветер свежел и яхта приводилась, ложась на северо-восточный курс, приходилось разворачивать ее обратно. Суточный переход — 101 миль: не так уж плохо, учитывая слабый ветер. Ракушки тормозили ход.

Но раздражаться не было смысла, все равно я ничего не мог с ними поделать.

Уже несколько недель я возился со стакселем № 2, который лопнул во время шторма в Индийском океане. Работенка нелегкая: надо было соединить два полотнища бесконечным количеством швов. Да не простыми стежками, а тройными. Теперь ремонт близился к концу. Не мешало бы для крепости пришить тесьму, но я не припас тесьмы, пришлось заменить ее тросом. Стаксель № 2 был мне нужен для полосы северо-восточных пассатов, и я не хотел рисковать. Упустишь что-нибудь или сошьешь недостаточно прочно — с первого же раза снова лопнет. От одной мысли об этом меня в жар бросало, и я все сделал, чтобы шов был надежным.

22 июня в 03.35 гринвичского времени я пересек экватор на 21°38' з. д. Это была моя четвертая встреча с экватором: трижды я пересекал его в одиночку, один раз — вместе с Морин.

Я не был расположен отмечать это событие; гораздо больше, чем экватор, меня поразил красный паучок, которого я обнаружил между книгами на прокладочном столе. Я не стал его убивать. Понятия не имею, чем он кормился, но я был вовсе не против такого соседа.

Может быть, именно этот паучок, самый факт существования которого убедительно говорил о бережном отношении «Бритиш стил» к живым тварям, заставил меня передумать. Я решил все-таки отметить переход через экватор рубцом с требухой.

Последний этап

334 Пир был великолепный, но он не прошел мне даром. Начал я с куриного бульона с луком, а после рубца выпил несколько стопок виски. Обливаясь потом, исполнил весь свой репертуар песен и стихотворений, включая «На черта вздохи — ах да ох!» и гимн Хоикского фестиваля. Если в это время по соседству плавали русалки, им представился случай расширить свое представление о Робби Бернсе.

А на следующее утро последовала расплата в виде дикой головной боли. Я ведь уже несколько недель не прикасался к виски, и бутылочка, с которой я так лихо расправился, дала о себе знать. Но я и не думал раскаиваться. Столько времени находиться в постоянном напряжении — не худо и отключиться.

Разбудил меня какой-то странный звук, словно кто-то скребся о корпус. Чуть слышно, однако я сразу проснулся. Непривычный звук, даже самый слабый, всегда меня будит, а под скрип блоков и свист такелажа сплю, как ни в чем не бывало.

В первую минуту я решил, что это какая-нибудь акула трется о яхту или же летучая рыба бьется на палубе. Посмотрел кругом — ничего. Но шум продолжался, тогда я посмотрел внимательнее и обнаружил, что под лежащий на палубе грот каким-то образом попала качурка. Бедняжка вся дрожала, и было похоже, что у нее повреждено крыло. Я отнес ее в каюту и оставил там. Дав ей немного успокоиться, тщательно осмотрел ее. Конечно, я не ветеринар, но, на мой взгляд, птица была вполне здорова, так что я вынес ее на палубу и подбросил в воздух. Она расправила крылья и умчалась вдаль. Может быть, ее просто укачало?

Дул южный ветер, и «Бритиш стил» весь день спокойно управляла сама собой. До чего приятно было оставить румпель! Я перечитал все письма из дома, переданные мне

около Тасмании, потом одолел главу из книги о судьбах Шотландии.

На 24 июня у меня был назначен радиосеанс с Портисхедом. Ветер и в этот день разгрузил меня, я смог переговорить с Морин, Филом Уолфинденом и Фрэнком Элином. В голосе Морин опять звучало нервное напряжение. Я предложил ей уехать куда-нибудь недели на две отдохнуть, но она отказалась. Мысль об огромном бремени, которое она на себя взвалила, не давала мне покоя, я стыдился своего эгоизма.

Пользуясь свободой от рулевой вахты, после радиосеанса я прилег на полчаса. Я думал о состоявшихся только что разговорах, которые так или иначе касались приготовления к моей встрече. И мной овладевало все большее беспокойство, чтобы не сказать страх. Вот когда я понял Бернара Муатесье — он шел одним из первых в кругосветной гонке «Санди таймс» и вполне мог рассчитывать на приз в 5 тысяч фунтов, но повернул на Таити, вместо того чтобы возвращаться во Францию. Неужели все будет утрачено — обретенное в плавании счастливое расположение духа, близость к природе, ощущение, что я постиг смысл жизни? Неужели теперь, когда плавание почти окончено, я поддамся суете? Я взмолился к всевышнему, чтобы он помог мне не заразиться корыстолюбием, сохранить хоть частицу того, что дали мне эти месяцы, остаться скромным, честным, отзывчивым.

Но чувства чувствами, а дело делом; я встал и взялся за работу. Закончил ремонт стакселя № 2, вычистил плиту. Если мне теперь суждено утонуть, никто не сможет упрекнуть меня в том, что я пошел ко дну с грязной плитой!

Зона юго-восточных пассатов осталась позади, я вошел в экваториальную штилевую полосу.

Вот как ее описывает мой журнал:

«25 июня. Суточный переход — 95 миль. Снова прикован к румпелю. Передышка длилась недолго, но была очень кстати. Это называется переход!.. Со всех сторон перистые облака. Скорей бы начались северо-восточные пассаты, чтобы вместо несчастной сотни отмерять приличное количество миль, идя круто к ветру. Эти тихие ветры ненавистны моей яхте, да и Гвинейское течение, похоже, нас тормозит. Мы как раз на его кромке.

26 июня. Суточный переход — 72 мили. Отвратительное место. Всю душу выматывает. Завидишь приближающийся шквал — и прикидывай: то ли ждать, когда налетит, то ли загодя менять паруса. Но ведь точно силу и

направление шквала не предугадаешь. И я всегда жду до последнего. Очень они непостоянные. Ладно, не век же это будет продолжаться.

27 июня. Суточное плавание — 67 миль. Стоит ли столько трудиться ради такой цифры? Я уже больше суток несу вахту. То поднимешь парус, то уберешь. Генуэзский — № 1 — № 2 — № 1 — генуэзский... И так без конца. Грот так и ездит вверх-вниз, скоро совсем сотрет погон.

Крупное событие — наконец-то нашел черную смородину и груши. Раньше не видел их потому, что поверх стояла банка с сельдерейным супом. Мне не приходило в голову заглянуть под нее. А сегодня две банки свалились и открыли тайну черной смородины.

336

28 июня. Кругосветное плавание завершено. Только что я пересек собственную трассу и тем самым замкнул круг. Это произошло в точке с координатами $7^{\circ}42'$ с. ш. и $26^{\circ}35'$ з. д. Вообще-то мне положено быть еще западнее. Почти весь день льет дождь, настроение отвратительное. Ни радости, что выполнил задачу, ни облегчения. Голая хандра. Когда я начинал плавание, в этих же местах за сутки (10 ноября) прошел 163 мили. Сейчас за двадцать четыре часа покрыл всего 70 миль.

В этом районе проходят четыре морские трассы, а видимость очень плохая. Уходя вниз, включая топовые и бортовые огни. Да только вряд ли меня увидят. Вся надежда на судовые радары.

Достал шампанское и икру, полученные от британского посла в Кейптауне. Завтра выпью за здоровье всех и вся.

Помылся и побрился, надеясь прогнать хандру. Однако противоядие себя не оправдало: когда я затем погляделся в зеркало, то ахнул — у меня был вид девяностолетнего старика. Глаза провалились, обведены черными кругами. Меня угнетала физическая и психическая усталость. И ничего удивительного, достаточно вспомнить штормы в Индийском океане и бессонные недели рулевой вахты. С завистью думал я о «Сухаили» Робина Нокса-Джонстона, которая даже при таких ветрах держала курс. Но затем я сообразил, что «Сухаили» не смогла бы идти против ветра так, как «Бритиш стил». Моя яхта сконструирована для борьбы со встречным ветром. И она великолепно справилась со своей задачей. А как справился я?.. Может быть, я упустил возможность идти быстрее? Может быть, допустил тактический промах, поднявшись к Новой Зеландии, когда надо было идти южнее? И совершаю новую ошибку, идя в Атлантике восточнее, чем следует? Я и

теперь не могу ответить на эти вопросы. Возможно, действуя иначе на том или ином этапе, я мог что-то выиграть. А мог и проиграть. Сделанного не воротишь.

Воцарился штиль, и я лег спать, моля небеса, чтобы поскорее начались северо-восточные пассаты.

В 07.30 я встал и включил радио — мне предстоял телефонный разговор через Портисхед. Не застав дома Фила Уолфиндена, попросил соединить меня с Морин и подробно рассказал ей, как замкнул кругосветное плавание. Она явно воспрянула духом, голос ее звучал куда бодрее. Для меня это было огромной радостью.

Дождь все шел, он не прекращался уже около 36 часов. Дул легкий — около 2 баллов — зюйд-ост, и я сидел под теплым дождем на руле, поддерживая ход около 3 узлов. Поскольку яхта не стояла на месте, я чувствовал себя неплохо.

Около 09.30 ветер сместился к северо-востоку, и дождь прекратился. Похоже было, что небо услышало мою молитву. Ветер держался все утро, после полудня он даже посвежел. Настроение у меня поднялось, и я сходил за бутылкой шампанского и икрой. За неимением бокалов наливал себе в оловянную кружку. Выпил за здоровье всех, кого мог припомнить, и мистеру Нептуну досталось несколько капель. Я отнюдь не собирался съедать всю икру, но, увлекшись шампанским, незаметно для себя управился с баночкой.

На следующий день, 30 июня, продолжал дуть норд-ост — точнее, норд-норд-ост, — и я решил, что вошел в зону долгожданных пассатов. Все складывалось хорошо в этот день, его омрачило только радиосообщение о гибели трех русских космонавтов. Да, видно ученые далеко еще не застрахованы от опасностей... Я глубоко сочувствовал семьям погибших.

Около «Бритиш стил» появились крупные тунцы. Они, наверное, преследуют летучих рыбок. Несется такая рыба над самой водой, вдруг выскакивает тунец и хватается ее на лету. Видел я также «португальский военный корабль» удивительно красивого розового оттенка. Обычно физалии голубые или красноватые, эта же была нежно-розовая.

Оторвав глаза от рыб, я увидел судно. Явственно различил надстройки и половину корпуса. Поспешил вниз за биноклем, а когда вернулся на палубу, уже все пропало. Странно! Вроде бы судно было достаточно близко, оно просто не могло так скоро исчезнуть. Конечно, бывает, что видимость внезапно ухудшается, пароход окутыва-

ется мглой, такие вещи вполне возможны в океане. Но на этот раз с видимостью как будто все было в порядке.

Неужели мне померещилось? Такое объяснение меня вовсе не устраивало, и я достал карту пароходных линий для этой части Атлантики. Насколько я мог судить, позиция виденного мной судна приходилась как раз на трассу от Рио-де-ла-Плата до Бишоп-Рок. У меня отлегло от сердца: судно могло быть настоящим.

По карте выходило, что я нахожусь в треугольнике морских трасс Ла-Плата — Англия, Вест-Индия — Фритаун (Сьерра-Леоне), Панамский канал — Кейптаун. И я решил ночь подежурить.

338

1 июля принял три радиотелефонных вызова, но особенное удовольствие доставила мне радиограмма от Джона Малкольма из Порт-Чалмерса (Новая Зеландия): «Поздравляю с завершением первой одиночной антикругосветки».

Хотя в этот день легкие ветры перемежались штилями, суточный переход составил 113 миль — не так уж плохо. 2 июля ветер посвежел, и «Бритиш стил» прошла 150 миль. Особенно хорошо шел я во второй половине дня. Дул норд-ост силой 3—4 балла, и «Бритиш стил», слегка накрываясь (около 15 градусов), буквально резала воду. С огромным увлечением слушал радиорепортаж о финале женского чемпионата на теннисных кортах Уимблдона. Молодец Ивон Гулагонг! Всего девятнадцать лет — и такой успех.

Если раньше я опасался, что прибавлю в весе, то теперь меня заботило, что я худею. Весь последний месяц у меня — должно быть, от жары — был скверный аппетит, и я уже побаивался, что дома одежда будет болтаться на мне, как на пугале. Аппетит не улучшился, но я твердо решил больше есть.

Сменив карты, я на новом листе увидел Англию! И еще сильнее проникся решимостью вернуть себе надлежащую форму.

Журнал рассказывает о маленьких происшествиях на предпоследнем этапе:

«3 июля. Встал среди ночи, чтобы вернуть в море летучую рыбку. В каюте было слышно, как она бьется на палубе. Только нагнулся за ней, как меня ударила по голове другая! Смех, да и только. Обычно эти рыбки покрыты какой-то слизью, а возьмешь их в руки — к пальцам пристает чешуя. Завтра надо будет вымыть голову.

На рассвете вышел на палубу и сбросил в море 23 летучие рыбки, большинство крупные. Очевидно, яхта прошла через большой косяк.

Робин Нокс-Джонстон вышел из зоны северо-восточных пассатов на 18° с. ш., и он забрался на запад до сорок первого меридиана (он возвращался домой в апреле, я — в июле). Мне вряд ли стоит заходить дальше тридцать пятого меридиана: не похоже, чтобы я сейчас что-нибудь на этом выиграл. Азорская область высокого давления сулит частые штили. Я делаю ставку на легкие ветры, позволяющие при генуэзском стакселе и бизань-стакселе идти 2—3 узла. В моем распоряжении и другие паруса. Надеюсь, что я не просчитался.

Вчера откупорил вторую бутылку вина. И получил от него истинное удовольствие. На ужин приготовил хорошую порцию рагу из креветок. Что-то не заметно, чтобы вес прибавлялся. Надо есть еще больше.

4 июля. Суточный переход — 168 миль. Нездоровится, принял таблетки. Легкое несварение желудка, причину не знаю.

Весь день не подходил к румпелю. Несемса, рассекая волны. Иду под гротом. Положено убирать его, если ветер достигнет 6 баллов, но я вряд ли так поступлю. Вот когда перевалит за шестерку, еще подумаю. Надеюсь, он не лопнет.

Работы уйма, но я не тороплюсь за нее браться. Уверен, что в «конских широтах» на мою долю придется не один штиль, так будет хоть чем заняться, а то ведь эти штили мне страшно на нервы действуют.

...Около часа стоял в кокпите просто так, любовался ночным океаном, прислонившись к рубке. Здорово все-таки идти в одиночку на большой яхте, когда она лихо режет воду. Плавание на «Бритиш стил» доставило мне огромное удовольствие. Надо каждое лето хоть на два-три дня выходить в море в одиночку, чтобы поразмышлять в тиши.

Светит луна, мерцают Плеяды, и я несусь со скоростью 7—8 узлов. Разве плохо? От одной мысли, где ты находишься, душа поет. Меня тревожит завтрашний день. Вся беда в том, что этих впечатлений ненадолго хватит, а там опять начинаешь мечтать.

5 июля. Определился — $20^{\circ}40'$ с. ш., $32^{\circ}20'$ з. д. Суточное плавание — 168 миль. За два дня пройдено 336 миль, я просто разделил их пополам — думаю, что не ошибся.

Вчера вечером выпил стопочку на сон грядущий. В результате проспал сеанс с Портисхедом. Вот досада, ведь у меня был назначен разговор с Морин. Бедняжка, напрасно прождала звонка, только утро пропало... Пробовал

вклиниться под конец разговора между Портисхедом и другим судном, однако ничего не вышло. Видно, радист сменил антенну, а она направлена в другую сторону.

И все же новая попытка вклиниться удалась. Портисхед откликнулся и пообещал связаться со мной, как только переговорит с очередным корреспондентом. Невероятно, но факт: меня ждала радиограмма от Морин! Я успокоился, узнав, что все в порядке. Заодно выяснилось, что утренний разговор все равно не мог состояться: Морин уехала с Сэмэнтой в Шотландию. Теперь переговорим в пятницу, 9 июля.

340 Эти ребята из Портисхедского радио — настоящие молодцы. Не жалеют сил, чтобы обеспечить мне связь. Кто думает, что дежурить на радиостанции — одно удовольствие, пусть попробует. Тут тебе и атмосферные помехи, и другие суда — нужно быть внимательным и терпеливым. Я обычно работаю с Аленом Хаддертом. Каждая наша встреча в эфире — для меня радость. Он всегда веселый, всегда расскажет что-нибудь интересное из мира спорта. Мне даже неловко бывает во время сеанса: кажется, что я причиняю людям уйму хлопот. Когда человека, с которым я хочу связаться, нет на месте, ребята разыскивают его по другим номерам, пока не найдут. Если учесть, что немногие радиостанции на свете могут сравниться нагрузкой с Портисхедом, то это учреждение заслуживает только похвалы.

6 июля. 22°05' с. ш., 33°10' з. д. Суточное плавание — 140 миль. В последних известиях сообщили о смерти Луиса Армстронга. Большая утрата. Миллионы будут горевать. Он был великим пионером джаза и блестящим эстрадным артистом.

Северо-восточные пассаты вроде бы держатся, но уже дышат на ладан. Видно, им скоро придет конец.

Надо приниматься за уборку. При одной мысли руки опускаются. Но осталось идти всего около месяца, так что у меня нет выбора. Сегодня я не расположен корпеть. Наслаждаюсь хорошим ходом. Вот войду в «конские широты», кончится мое наслаждение, придется взять себя в руки.

7 июля. 24°23' с. ш., 34°25' з. д. Суточное плавание — 145 миль. Сейчас 11.00 (судовое время), а я, вопреки вчерашним обязательствам, еще не брался за работу. Оправдываюсь тем, что надо оставить себе занятие на полосу штилей. Вздор и ерунда. На борту *всегда* найдется работа, и при таком ходе вполне можно управиться с каким-ни-

будь делом. Откуда эта пассивность? Опыт подсказывает мне, что тут что-то неладно.

Вот уже несколько ночей меня преследуют сны, сплошные фантазмагории. В одном сне на яхту вскарабкались какие-то люди, опутанные водорослями, но я закричал на них, и они вернулись в море. В другом сне я сидел и выпивал вместе с матерью, Морин и моей сестрой Исабел. Остальные сны такие же непонятные, никак не связанные между собой.

Откуда эти мысли, эти чувства? Может быть, у меня в душе что-то не так? Может быть, влияет сознание того, что мне скоро предстоит опять общаться с людьми? Помню, как подействовали на меня встречи у Новой Зеландии и Тасмании. А может быть, дело в том, что плавание подходит к концу, и я подсознательно притормаживаю, чтобы продлить его? Но это не согласуется с моим стремлением вернуться домой не позже трехсотого дня.

Или что-нибудь с организмом? Нехватка витаминов? (Я их принимаю.) Недоедание? Я ем не так уж много, но, на мой взгляд, вполне достаточно. Нехватка соли? Да нет, вряд ли. Но на всякий случай приму меры.

...Только что была встреча с норвежским теплоходом «Турсдротт», следующим из Монреаля в Кейптаун. Он шел мне наперерез, а я увидел его лишь, когда мы сошлись чуть ли не вплотную. Его дизеля я не слышал, потому что теплоход приближался с подветренной стороны, но что-то заставило меня подняться на палубу. А так как я был в чем мать родила, пришлось живо юркнуть вниз и надеть шорты. Вернувшись на палубу, поднял сигнал «Радио 2182». Но фал, пропади он пропадом, вырвался у меня из рук! Теплоход был уже рядом, и я закричал: «Радиотелефон!» Услышал подтверждение и переговорил с капитаном Ю. Фосхангеном. Он сообщил мне координаты. Они подтвердили мои собственные определения и прокладку. Значит, с навигацией у меня все в порядке.

Теплоход развернулся и еще раз прошел мимо, так что я смог сделать несколько снимков. Мы с капитаном помахали друг другу; вся команда выспала на палубу и тоже махала мне. Затем теплоход взял курс на юг. Я вернулся к радио и поболтал еще с капитаном. Он передал мне совет одного из членов команды: не ходить в одиночку, брать с собой женщину! Все удивляются, как услышат, что ты плаваешь один.

Капитан обещал известить о нашей встрече Ллойд. Он произвел на меня впечатление приятного и делового человека. Я рассказал ему, что побывал в Норвегии со

своим полком. Он справился, как у меня с провиантом. Не сомневаюсь, попроси я что-нибудь, он тотчас спустил бы на воду шлюпку. В общем, мне эта встреча доставила настоящую радость. Во всяком случае я выяснил, что: 1. Напрасно опасался встречи с людьми. 2. Прокладка курса — точь-в-точь.

8 июля. 26° с. ш., 35°05' з. д. Северо-восточный пассат держится, и я счастлив. Я боялся потерять его раньше.

9 июля. Похоже, что теперь пришла пора проститься с пассатом. У меня нет к нему претензий.

10 июля. Шквалистая погода. Всю ночь шквалы налетали то с одной, то с другой стороны, но я упорно вел яхту северным курсом. Не зря потруился: полуденное определение широты показало, что за сутки пройдено на север 120 миль. Я был очень доволен.

Меня по-прежнему преследуют сны. Стал потреблять больше соли. Жажда? Но в моче никаких признаков обезвоживания. Недоедание? Я ем немного, можно прибавить и посмотреть, что изменится.

11 июля. Вода кончилась! Принялся за аварийный запас, он достаточно велик — три канистры. И можно будет набрать еще во время очередных шквалов.

12 июля. Наконец-то взялся за работу. Убрал кормовой отсек. Он еще нуждается в чистке, но уже намного лучше, чем было. И есть я стал намного лучше — видно, работа действовала на аппетит.

13 июля. Вчера вечером видел огромную рыбу-меч, настоящий гигант, футов на восемь. Жаль, не было под рукой фотоаппарата, но все произошло так быстро — как всегда в этих случаях».

Странно, с одной стороны, дни пролетали быстро, с другой стороны, время тянулось медленно. Быстро — потому что надо было основательно поработать, чтобы «Бритиш стил» пришла к финишу чистой и аккуратной, и потому что меня все чаще вызывали к радиотелефону, по мере того как разворачивалась подготовка к встрече. Медленно — потому что даже самый короткий штитель меня вдвойне раздражал. Несколько дней мне казалось, что я успею домой к концу июля, но с этой надеждой я скоро простился. Я мог финишировать в самых первых числах августа, однако это никого не устраивало, ведь как раз в эти дни ежегодно происходит большая парусная регата в Каусе. Поэтому я остановился на первоначально намеченной дате — 7 августа, допуская опережение графика на день-два. Фактически финиш состоялся 6 августа.

19 июля я отметил день рождения Сэмэнты. Достал

сверток с угощением, которое Морин специально приготовила к этому случаю — консервированный цыпленок (целиком), паштет, картофель, сельдерей, абрикосы, говяжий язык, тунец и восхитительный кекс, испеченный Бетти Ридли. Славно я попиrowал! Херес придал кексу особую прелесть.

21 июля я получил известие, что Морин вселилась в снятый нами домик. У меня не выходило из головы, как она, бедняжка, вынуждена была продать наш дом и укладывать вещи, когда я ушел в плавание. Потом охотилась за новой квартирой, и на нее же легла вся забота о переезде. Откуда только силы берет! 23 июля впервые на обратном пути встретил рыбаков — небольшие суда с длинными стрелами, на которых крепятся ярусы для лова тунца. Одно из них меня напугало. Я записал в журнале:

343

«Второе судно пересекло мне курс ярдах в ста. На всякий случай — может быть, на палубе никого нет? — я взорвал сигнальный патрон. Нам грозило столкновение, и я совершил почти полный поворот через фордевинд, уступая дорогу. Иначе мы непременно столкнулись бы; во всяком случае яхта порвала бы ярусы — а потом плати страховку. Может быть, тунец плохо клевал, и хозяин судна был не прочь поправить дела, добившись компенсации за старые рыболовные снасти».

Позже я одумался и добавил:

«Мне стыдно за свои мысли по поводу этого тунцелова. Чего стоят мои десять месяцев одиночества в море, мои мечты о том, чтобы стать другим, лучшим человеком, если я вернусь домой. С одной стороны, я благодарен, что мне так повезло в жизни, а с другой стороны, способен на такие низкие мысли. Может быть, все эти радиотелефонные разговоры повинны в том, что я, еще не ступив на берег, уже поддаюсь столь распространенному среди нас, людей, образу мыслей и действий? В нашем обществе постоянно надо быть настороже — как бы тебя не провели, не надули. Я-то думал, что давно излечился от таких мыслей, однако непохоже. Печально, очень печально».

Следующая встреча возродила мое доверие к морякам торгового флота. Ночью у меня за кормой показался вдали большой пароход. Я прикинул, что он пройдет примерно в четверти мили от меня. Экономя аккумуляторы, я не включал отличительных огней, да мне все равно ничего не грозило: я в любом случае успел бы отойти в сторону. Все же для страховки я осветил фонариком свои паруса, когда пароход оказался на траверзе. Тотчас в мою сторону пополз луч прожектора и вскоре нащупал яхту. Я по-

махал рукой, хотя меня вряд ли можно было различить.

Не знаю ни названия, ни национальности этого судна, одно могу сказать: вахту нес настоящий моряк. Если ему доведется прочесть эти строки, пусть знает, что я был им восхищен. Такие вот случаи, когда вахтенный офицер четко исполняет свои обязанности, помогают забыть о жалких «океанских паромщиках», которых на вахте больше всего заботит качество бутербродов.

По-прежнему мне снились странные сны. В одном из них я двигался вокруг «Бритиш стил» то ли вплавь, то ли на ялике, а секундой позже уже ходил взад и вперед по какому-то гостиничному номеру. Вдруг ко мне подошел человек — Бинг Кросби собственной персоной — и спросил, чем я занят. Я ответил, что измеряю окружность «Бритиш стил». «Вот, — сказал он, подавая мне полиэтиленовый мешочек, — это поможет. Мой отец изготавливает их». На мешочке было написано «Эрик Херст» или «Херли». «Как поможет?» — спросил я. — «Сам увидишь», — ответил он и исчез. И все, во всяком случае все, что я запомнил. Удивительно, до чего настойчиво меня преследовали эти сны. Раньше мне ничего похожего не снилось.

Радио передавало репортажи об экспедиции на Луну «Аполлона-15». Я был потрясен! Что перед этим мои десять месяцев в океане... Перечитал книгу о Дональде Кроухэрсте, и теперь она мне показалась куда интереснее, чем в первый раз.

Так проходили дни, а 28 июля меня ожидал замечательный сюрприз. Готовясь к сеансу с Портисхедом, я загодя включил радио, чтобы прогрелось, а сам тем временем решил приготовить кофе. Вдруг я услышал в динамике: ««Бритиш стил», «Бритиш стил», здесь «Арк Ройял»». Мы договорились провести сеанс, и, когда подошло время, я спросил радиста: «Можно переговорить с капитаном?» И поспешил добавить: «Или у вас адмирал?» В ответ я услышал: «Говорит командир корабля, которого вы только что произвели в адмиралы. А вообще-то я капитан Джон Робертс». Я спросил, берет ли меня их радар. На что капитан сказал: «Посмотрите назад, и вы увидите нас». Точно, Вот он! Представьте себе эту картину — ко мне шел могучий авианосец. Здорово!

С палубы снялся вертолет и сделал несколько кругов над яхтой, делая снимки. Когда авианосец приблизился, я увидел, что на всех палубах выстроилась команда. У меня развевался британский флаг, а вот брейд-вымпел я, к сожалению, не успел поднять.

Как только корабль оказался у меня на траверзе, команда прокричала тоекратное «ура» и заиграл оркестр. Я был тронут до глубины души тем, что профессиональные моряки так тепло приветствуют любителя. И чувствовал себя очень неловко. Салютуя, я приспустил флаг. Довольно мудреная операция, ведь для этого мне пришлось оставить румпель. «Арк Ройял» сделал два-три круга, поразив меня маневренностью. Капитан Робертс справлялся с авианосцем так, словно это была яхта.

Вскоре мы простились, но в памяти остались слова капитана Робертса: «Спасибо, что сегодня такая хорошая погода». Да, небо и впрямь было милостиво ко мне. Все мои randevу проходили при хорошей погоде.

31 июля надо мной, делая снимки, пролетел самолет, арендованный газетой «Санди миррор». Я знал, что на борту самолета находится Морин, мне даже показалось, что я разглядел ее, и я махал рукой, как одержимый.

Рано утром в понедельник 2 августа меня отыскал «Монктон» под командованием лейтенант-коммандэра Р. Солта. С корабля спустили шлюпку, чтобы узнать, не нуждаюсь ли я в чем-нибудь. Я ответил, что у меня все есть, вот только воды не мешало бы получить для хозяйственных нужд. Мне наполнили два бидона.

Позже подошел «Глэссертона» под командованием лейтенант-коммандэра Дина. Командир корабля, не спрашивая ни о чем, прислал мне бутылку шампанского, цыпленка, готовый бифштекс, две пинты молока и немного картофеля! Удивительная забота, мне было даже как-то неудобно. Кроме того, с «Глэссертона» передали портативную радиостанцию, чтобы я мог держать связь, не загружая основную установку.

Пожалуй, не мешало бы довести до конца уборку на яхте, но бифштекс был таким соблазнительным, что я предпочел устроить второй завтрак. И шампанское пригостило: я выпил за здоровье команды «Глэссертона», «Монктона» и военно-морских сил Англии в целом. А когда бутылка опустела, я забрался на койку!

Военные моряки не покидали меня, так что проклады-вать курс было несложно. Через переносную станцию я поддерживал связь со своим эскортом, и мне говорили, что и как делать. Радар позволял им издали засекать встречные суда и предупреждать меня.

И наступила минута, о которой я мечтал почти десять месяцев — конец плавания. Фрэнк Элин вышел на «Голубом кристалле», чтобы проводить меня к причалу Королевского Южного яхт-клуба.

Конец — и начало

346 Приступая к этой книге, я ломал себе голову, с чего начать; теперь не знаю, чем кончить. По правде говоря, мне кажется, ничто в жизни не кончается, пока не оборвется сама жизнь...

В пятницу, 6 августа 1971 года, через 292 дня после старта, я снова ступил на пристань Королевского Южного яхт-клуба в устье реки Хэмбл. Меня встречали принц Уэльский, принцесса Анна, герцог Эдинбургский, премьер-министр Эдвард Хит, другие видные деятели и множество так называемых простых людей, которые на самом деле составляют плоть страны. Мистер Хит произнес лестную для меня речь. Вместе с Морин и Сэмэнтой я подошел к микрофону и ответил, как мог.

Меня окружало сплошное радушие. «Бритиш стил» с убранными парусами спокойно отдыхала у стенки. Я постарался привести яхту в порядок, и люди очень похвально отзывались о ней. Несомненно, и яхта, и ее конструктор Роберт Кларк, и рабочие, которые ее строили, заслуживали всяческой похвалы. Что сказать о себе самом?

Что ж, я выполнил то, что наметил. Мне неслыханно повезло: мое желание сбылось. Я отлично понимаю, до какой степени обязан всем тем, кто помог мне, — да что там — без кого плавание попросту не могло бы состояться. Об одних (например, о Морин) я не раз говорил в этой книге. Других — искусных мастеров, чьи изделия устояли против всех атак океана, ткачих, которые изготовили материал для моих парусов, — я даже не знаю. Но хотя я шел один, все они были моими товарищами по плаванию.

Было ли эгоизмом с моей стороны возлагать такое бремя на Морин, бросать жену и маленькую дочь почти на целый год ради приключения, которое я сам же постарался сделать опасным? Да, я обязан признаться, что это было эгоизмом. Но я обязан также сказать, что ответ не так

уж прост. Чтобы жизнь не проходила впустую, человек должен стремиться как-то проявить себя. Не знаю почему, — видно, так уж я устроен — но мне для этого понадобилось выйти вот в такое плавание. Думаю, во всяком случае надеюсь, что этот мотив весит больше, чем эгоизм. Нужно было обладать такой благородной душой, какой обладает Морин, чтобы понять меня и не отговаривать, а пойти на напряженный труд, тревоги, разлуку, отказ от своего очага, пожертвовать всем тем, что так важно для каждой женщины и матери, и помочь мне проявить себя.

Стоило ли приносить такие жертвы? На это я могу ответить только еще одним вопросом: мне ли об этом судить? Лично мне, Чэю Блайту, плавание дало невероятно много. Десять месяцев одиночества в пустынейших водах земного шара закалили мою душу и тело, обострили все мои восприятия. И я надеюсь, что научился больше чтить не только других людей, но и все живое вообще. Что-то из моих чувств и мыслей отражено в судовом журнале. О том, как легко испаряются благие намерения, говорят мои мысли при встрече с рыбаками под конец плавания. Тогда я вовремя себя одернул; надеюсь, что и впредь, когда в повседневной жизни у меня возникнут недобрые или недостойные мысли, я сумею с собой справиться. Поручиться не могу, но надеюсь.

Вот что дало мне мое плавание, насколько это можно выразить словами. Дало ли оно что-нибудь другим, не знаю. Надеюсь, что дало. Когда я увидел огромное скопление людей на набережной Хэмбла, у меня перехватило горло. Я был страшно горд и польщен и глубоко благодарен всем встречавшим, но я понимал и понимаю, что желание видеть меня, Чэя Блайта, было только одной из причин, которые привели их туда. Главным была не моя личность, а нечто другое — я как бы олицетворял способность человечества бросить вызов опасности и победить. Так уж вышло, что на мою долю выпала такая большая честь. И значит, я плыл не зря. Нам нужна романтика. Человечество всегда нуждалось в романтике, и, пожалуй, в наш технологический век она нужнее, чем когда-либо. Молодые люди должны стремиться к всестороннему развитию. Если мое плавание поможет другим проникнуться этой мыслью, значит, все, что было сделано Морин и мной, делалось не только для нас самих.

Получается, что речь идет не столько о конце большого приключения, сколько о начале новой главы в нашей жизни.

Племя отважных

348 Парусное судоходство прекратило свое существование много десятков лет назад, но парус не исчез с синих океанских просторов. Тысячи яхт отправляются в дальние плавания. Белый парус в наши дни можно встретить не только в теплых тропических широтах, но и среди айсбергов в бурных антарктических водах, и за Северным полярным кругом, во всех уголках Мирового океана. Явление это стало настолько примечательным, что яхтсмены и моряки-парусники становятся героями книг видных писателей, в том числе и такого мастера детективного жанра, как Ж. Сименон. Действительно, мореплавателям, вернувшимся из длительного океанского рейса под парусом, есть что рассказать. Ведь вояж на «ореховой скорлупке» всегда изобилует опасностями и приключениями.

Но особенно драматичны и трудны океанские одиссеи мореплавателей-одиночек. Нужно обладать высоким мужеством и стойкостью, чтобы плавать в одиночку в океанских просторах. Как много опасностей подстерегает одиночного мореплавателя на каждой миле его маршрута! Кто придет на помощь, если он случайно окажется за бортом своего парусника? Кто поможет ему, если свалит тяжелая болезнь? Кто подменит его на вахте, вконец изнуренного от многих бессонных ночей? И тем не менее многие из мореплавателей-одиночек совершали великолепные океанские плавания, соперничая с большими парусными кораблями.

Различные цели ставили перед собой мореплаватели, совершая в одиночку «отчаянные рейсы». Романтиками океанских просторов были капитаны крошечных парусников — американец Джошуа Слокам и поляк Леонид Телига. Для них высшим наслаждением было дышать крепким соленым ветром и плыть навстречу неизвестности. Специалист морского дела датчанин Альфред Петерсон во время

своего кругосветного вояжа ставил целью проверить в труднейших условиях парусное вооружение из разных материалов. Есть среди отважного племени морских робинзонов и мореплаватели-экспериментаторы, цели которых глубоко научны и гуманны. Таковы француз Ален Бомбар и врач из Либерии Ханнес Линдеман, рисковавшие своей жизнью, чтобы определить возможности спасения людей, оказавшихся в критической ситуации на море.

Мореплаватель, долгое время плывущий на крошечном суденышке, как бы сливается с окружающей средой, его чувства и видение природы обостряются. Поэтому география и океанография нередко обогащаются интересными и подчас неожиданными наблюдениями. Действительно, никакая, даже самая совершенная, техника не заменит человеку прямого контакта с могучей стихией, что особенно важно в наши дни, когда происходит подлинное открытие «голубого континента».

349

Первая страница летописи океанских робинзонов открылась почти сто лет назад. В 1876 году переход через Атлантику на простой рыбацкой лодке совершил рыбак, датчанин по национальности, Альфред Енсен. Правда, по некоторым источникам еще раньше в одиночку на парусном суденышке пересек Атлантику от берегов Северо-Американского континента до Британских островов в 1846 году американец Ральф Эмерсон.

Мореплаватели-одиночки XIX и самого начала XX столетия — профессиональные моряки или рыбаки. Арена плавания их парусников — северная Атлантика с традиционным маршрутом в умеренных широтах от берегов Северной Америки к берегам Англии.

Яркой фигурой среди мореплавателей-одиночек раннего периода был опытный капитан-парусник, американец Джошуа Слокам. На перестроенном своими силами шлюпе «Спрей» он совершил кругосветное плавание, длившееся более трех лет.

Следующий этап истории одиночного мореплавания охватывает период между первой и второй мировыми войнами. По-прежнему, большинство рейсов совершается в Атлантическом океане. Но теперь мореплаватели плывут из Европы с попутными пассатными ветрами и течениями в тропиках к Антильским островам и далее к берегам Северной Америки. Здесь надо отметить плавание француза Франца Ромера, которого можно рассматривать как предшественника Алена Бомбара. Ромером руководили не только меркантильные соображения, но и стремление

изучить возможности спасения потерпевших кораблекрушение. На байдарке «Дойче шпорт», о которой журналисты писали, что она «с узким, словно иголка, корпусом, с парусом не больше носового платка и мачтой, скорее напоминающей зубочистку», Ромер в 1928 году пересек Атлантический океан, высадившись на Виргинских островах. Он погиб во время урагана, направляясь дальше на северо-запад от Виргинских островов.

Наряду с трансатлантическими и редкими транстихоокеанскими переходами в 20-х и 30-х годах совершаются и кругосветные рейсы. Так, американец Гарри Пиджен на яхте «Айлендер» дважды обошел вокруг света.

350

Для современного этапа истории одиночного мореплавания, начавшегося вскоре после окончания второй мировой войны, наиболее характерной чертой является, пожалуй, стремление показать высокую скорость, удивить весь мир необычным маршрутом или способом его прохождения.

С затаенным дыханием следил мир с 28 августа 1966 года по 28 мая 1967 года за «вояжем века» — кругосветным плаванием известного английского яхтсмена Френсиса Чичестера. Он побил сразу несколько рекордов одиночного мореплавания. Во-первых, в его кругосветном рейсе была только одна остановка — в австралийском порту Сиднее. Во-вторых, Чичестер затратил на кругосветное плавание меньше времени, чем все его предшественники.

Кругосветный рейс Френсиса Чичестера единодушно был признан вершиной парусного искусства. Однако рекорды Чичестера оказались недолговечными. В 1968 году начались «парусные гонки столетия» вокруг земного шара без захода в порты.

С 14 июня 1968 года по 22 апреля следующего года шло плавание победителя этой гонки, моряка английского торгового флота Робина Нокс-Джонстона на яхте «Сухали». За 313 дней он пересек три океана, преодолев 29 500 миль. Примерно в этот же период француз Бернар Муатесье на яхте «Джошуа» прошел по трем океанам расстояние, превысившее окружность земного шара.

Рейсы Нокса-Джонстона и Муатесье казались пределом человеческих возможностей, высочайшими вершинами в истории одиночного мореплавания под парусом.

Примечательной чертой одиночных мореплаваний последних лет является также расширение географии маршрутов мореплавателей-одиночек.

В 1973 году, знаменитый французский исследователь Жак-Ив Кусто приступил на своем судне «Калипсо» к

изучению жизни суровых антарктических вод. Экспедиция пережила множество опасных приключений, а однажды ей удалось спасти английского яхтсмена Люиса, дрейфовавшего на потерпевшем аварию судне более 1500 миль в открытом море.

В 1971 году англичанин Колин Ирвин предпринял одиночное плавание на яхте «Индэвер» вдоль арктического побережья Северо-Американского континента с запада на восток. Стартовав из пункта Галена на реке Юкон, Ирвин прошел затем через залив Нортон и бурное Берингово море. Первые льды были встречены мореплавателем при подходе к мысу Барроу. В море Бофорта он плыл под постоянной угрозой паковых льдов. Через 106 дней после выхода из Галены «Индэвер» достиг Кэмбридж-Бей в Канадском Арктическом архипелаге и там остановился на зимовку. На следующий год арктическое плавание было продолжено...

351

В 1974 году в Москве на ВДНХ в дни Польской промышленной выставки, посвященной 30-летию образования ПНР, демонстрировалась яхта «Полонез», на которой замечательный яхтсмен Криштоф Барановский в 1972—1973 годах обошел земной шар за 241 день.

С каждым годом растет число членов Клуба одиночных мореплавателей. Погоняемые ветром дальних странствий, они отправляются все в новые и новые отчаянные рейсы...

В этом томе читатель встречается с двумя яркими представителями славной плеяды морских робинзонов — французом Аленом Бомбаром и шотландцем Чэем Блайтом. Каждый из них внес существенно новое и важное в историю одиночного мореплавания, в историю покорения человеком бурных стихий нашей планеты.

Тысячи кораблей от маленьких парусников до гигантских супертанкеров бороздят воды океанов, трансконтинентальными трассами над океанами летят воздушные лайнеры. И как ни совершенствуется искусство кораблестроения и техника самолетостроения, как ни повышаются меры по безопасности плавания или полетов, время от времени газеты и радио сообщают о катастрофах с десятками, а то и сотнями человеческих жертв. Но самое трагичное состоит в том, что среди людей, оказавшихся за бортом не по своей воле, многие погибают, уже находясь на спасательных шлюпках или плотках, умирают, не израсходовав запаса пресной воды и продовольствия.

«Жертвы легендарных кораблекрушений, — писал в 1952 году французский медик Ален Бомбар, — погибшие

преждевременно, я знаю: вас убило не море, вас убил не голод, вас убила не жажда! Раскачиваясь на волнах под жалобные крики чаек, вы умерли от страха... Как же бороться с отчаянием, которое убивает вернее и быстрее любых физических лишений?»

Еще в студенческие годы Бомбар начал заниматься проблемой выживания. Он досконально изучил материалы о полярных экспедициях и путешествиях в безводные пустыни, о жизни племен в суровых краях, о голодовках заключенных. Его занимал вопрос: как долго может противостоять человек лишениям, где предел выносливости человеческого организма? Анализируя факты, Бомбар видел, что в некоторых случаях человек, перешагнув все нормы, обусловленные физиологией, все же оставался в живых благодаря тому, что проявил замечательную стойкость духа. Еще более убедительные примеры, в которых моральный фактор имел решающее значение, Бомбар нашел, обратившись к материалам о потерпевших кораблекрушение. Многие из людей, оказавшихся в спасательных шлюпках, выживали, но немало людей погибло среди бескрайнего океана.

По традиции, сложившейся у спасательной службы, поиск шлюпок в открытом океане продолжался не более десяти дней. Считалось, что потерпевший кораблекрушение, проведя в открытом океане больше недели, вряд ли останется в живых. Бомбар восстал против этой традиции. Как естествоиспытатель, он утверждал: да, океан — грозная и опасная стихия, но одновременно это далеко не бесплодная естественная среда, человек может добыть пищу и питье в самом океане и, если его не покинет мужество, он сможет продержаться на плоту или в шлюпке длительное время. Бомбар решает доказать это экспериментом, намеренно поставив себя в положение потерпевшего кораблекрушение, то есть совершить плавание в океане на лодке, ничуть не лучшей, чем спасательная, без пресной воды и продовольствия, питаясь дарами моря, утоляя жажду дождевой и в крайнем случае морской водой.

Начались месяцы подготовки. Полгода Бомбар работал в химических и биологических лабораториях Океанографического музея в Монако. Что может дать океан в любой момент времени? Во-первых, для человека на спасательной шлюпке всегда доступен планктон — пассивно плавающие в воде микроскопические организмы. Многие мельчайшие рачки вполне пригодны в пищу и содержат витамин С. Во-вторых, рыба, если у мореплавателя найдется

самодельный крючок и бечевка. Причем рыба — это не только пища, но и источник пресной воды, которая содержится в теле рыбы. И наконец, морская вода. Ее следует употреблять, если не будет дождей или не удастся поймать рыбу, чтобы предотвратить обезвоживание организма.

Теоретически и по лабораторным опытам Бомбар полагал, что пить морскую воду можно в течение 5—6 дней. Дальнейшее же ее употребление грозит привести к нефриту. Таковы были предпосылки Бомбара.

Ареной эксперимента он наметил находящуюся в стороне от основных морских путей тропическую Атлантику. Здесь неизмеримо меньше вероятность встречи с проходящими кораблями — источниками соблазна для участников эксперимента и одновременно несущими опасность, поскольку не исключена возможность ночного столкновения их с лодкой. Надежные же пассатные ветры и течения неизбежно донесут дрейфующее суденышко к противоположным берегам океана. Не зря же здесь проходил старинный путь для парусных судов, проложенный еще Колумбом, а может быть, как показали недавние рейсы «Ра» и «Ра II», и древними народами Средиземноморья.

Весь маршрут Алена Бомбара на надувной резиновой лодке «Еретик» можно разделить на три этапа. Первый — от маленького порта Фоньвей около Монако до острова Менорка, в общей сложности длившийся 18 дней (25 мая—12 июня 1952 г.). В течение 14 дней, до встречи с кораблем «Сиди Феррук», Бомбар и его спутник англичанин Джек Пальмер употребили в пищу только двух морских окуней, которых хватило на четыре дня. Десять дней мореплаватели практически голодали, если не считать того, что в их ежедневное меню входило несколько чайных ложек планктона. Правда «голодный 10-дневный период» был разделен на две части. В это тяжелое время, чтобы не допустить обезвоживания организма, Бомбар и Пальмер пили морскую воду. После трехдневного употребления морской воды Бомбару удалось поймать морского окуня. Два дня мореплаватели ели его, пили из него сок, а затем снова наступил почти недельный пост. Несмотря на весомость результатов, полученных во время плавания в Средиземном море, Бомбар с еще большим рвением решает продолжать эксперимент.

Однако у его спутника, Джека Пальмера, энтузиазм погас, и следующий этап экспедиции (Танжер — Каса-бланка — Лас-Пальмас) Алэн Бомбар проходит уже как

одиночный мореплаватель. Стремясь к Канарским островам — старту самого трудного трансатлантического этапа плавания, Бомбар на «Еретике» с парусом площадью всего в три квадратных метра установил неплохое достижение. Он совершил переход от Касабланки до Лас-Пальмаса за 11 дней. (Французскому яхтсмену Алену Жербо на тендере «Файеркрест» в 1926 году потребовалось 14 дней, англичанке Энн Девисон на яхте «Филисити Энн» — современнице Бомбара — даже 29 дней.)

19 октября 1952 года «Еретик» в сопровождении многочисленного эскорта яхт и лодок вышел из Лас-Пальмаса. Сначала Бомбар спустился южнее, к островам Зеленого Мыса, опасаясь, что курс от Канарских островов прямо на запад может привести его в Саргассово море со слабыми неправильными течениями и частыми штилями. Первые дни «Еретик» шел, подгоняемый мощным северо-восточным пассатом. Плавание под ветром 3—4 балла — одно удовольствие для больших парусников. Они словно летят на всех парусах, вплоть до лиселей, по крупным синим, увенчанным барашками волнам. Безмятежно текут часы вахты — ни перемены галса, ни маневра с парусом.

Но это на большом парусном корабле, а для маленького «Еретика» с его залатанным парусом даже небольшое усиление пассата казалось чрезмерным. «Господи, как ярится этот пассат!» — восклицает Бомбар. Не раз волны заливали лодку, но, стиснув зубы, мореплаватель лихорадочно вычерпывает воду. Однажды нечеловеческий труд продолжался целых два часа, но Бомбару удалось спасти суденышко. «Потерпевший кораблекрушение, — записывает после этого в дневнике Бомбар, — всегда будь упрямее, чем море, и ты победишь!» Окашиваемый волнами в насыщенном морскими брызгами воздухе, мореплаватель постоянно страдает от сырости.

Но, несмотря на трудности и лишения, Бомбар методично вел медико-физиологические наблюдения, исследуя кровяное давление, температуру, состояние кожного покрова и т. д. Затем осуществлял гидрометеорологические наблюдения за температурой поверхности воды, температурой и давлением воздуха, состоянием облачности. И наконец, занимался «субъективным исследованием» своей психики и умственных способностей, делал упражнения для тренировки памяти.

Первое время его не тревожило чувство одиночества. Но спустя две недели, он записывает в дневник: «Я всего лишь пылинка, затерянная в просторах океана, где теряют смысл все привычные человеку понятия о расстоя-

ниях». Ни на минуту не покидала Бомбара тревога за сохранность своей резиновой лодки. Ему приходилось опасаться, что лодка даст течь по многим причинам, а не только из-за нападения меч-рыбы, способной легко проткнуть «Еретику». Однако «психологический пресс» не сломил мужество мореплавателя, неуклонно плывущего к Антильским островам.

Первый дождь выпал только на 23-й день рейса. До него Бомбар утолял жажду жидкостью, содержащейся в рыбах. Последние, не считая морской птицы, были единственной пищей в течение 53-х дней до встречи с английским кораблем «Аракака». Самые критические дни Бомбар пережил в конце ноября и в первых числах декабря. В конце ноября наступило безветрие, время тянулось мучительно медленно. Появившиеся птицы фрегаты будто говорили о приближении земли. Но шли дни, напрасно всматривался в горизонт мореплаватель: суша все не показывалась. После более месячного плавания в таких тяжелых условиях у Бомбара началось истощение организма, замучил кровавый понос. Отважный мореплаватель, призывающий потерпевших кораблекрушение не сдаваться ни при каких обстоятельствах,— сам на грани отчаяния. В субботу 6 декабря он составляет завещание: «В заключение я хочу сказать: то, что я погиб, вовсе не лишает надежды всех потерпевших кораблекрушение. Моя теория верна и подтверждается 50-дневным опытом; на большее человеческих сил не хватает».

10 декабря он увидел корабль. Это было большое грузопассажирское судно «Аракака». Бомбар принял предложение капитана и поднялся на борт, где с наслаждением принял душ и позавтракал. Впоследствии Бомбару ставили в вину и пребывание на борту «Аракаки», и легкий завтрак. Упреков же Бомбар, конечно, не заслужил. Рейс Бомбара не был спортивным безостановочным трансатлантическим плаванием, а для чистоты научного эксперимента 53 дня пребывания в открытом океане на утлой лодочке более чем достаточно.

Бомбар нашел силы для продолжения одиночного плавания. Он считал, что не для ученых, а для моряков сам факт, что ему самостоятельно удалось добраться до американского берега, имел бы огромную действительную силу. Примерно такая же история повторилась спустя 16 лет. Известный норвежский исследователь Тур Хейердал вместе со своими сподвижниками, плывший на парусной ладье «Ра», практически по тому же океанскому пути, что и Бомбар, вынужден был покинуть полузатопленную папи-

русную ладью в пяти-шести днях хода от острова Барбадос. И хотя было ясно, что задача Хейердала доказать мореходность папирусных кораблей и возможность трансатлантических плаваний древних народов Средиземноморья в принципе решена уже рейсом «Ра», все же для широких кругов, особенно на Западе, важен был еще и «спортивный элемент». Поэтому уже на следующий год «Ра II» совершила удачное плавание и достигла Малых Антильских островов.

23 декабря 1952 года беспрецедентное 65-дневное плавание Алена Бомбара окончилось — «Еретик» подошел к острову Барбадос. Главный вывод из эксперимента, сделанный Аленом Бомбаром, заключен в следующих его словах: «Потерпевший кораблекрушение, лишенный всего после катастрофы, может и должен сохранять надежду. Вназапно он поставлен перед дилеммой: жить или умереть, и он должен собрать все свои силы, всю волю, все мужество для борьбы против отчаяния».

Подвиг французского медика Бомбара, рисковавшего своей жизнью ради спасения сотен и тысяч людей, пожалуй, можно приравнять к подвигу Пастера, который опробовал на самом себе прививку против бешенства.

После окончания эксперимента Бомбар приступил к широкой пропаганде своих идей и популяризации своего опыта. И конечно же, его книга «За бортом по своей воле», изданная в 1953 году, сыграла здесь огромнейшую роль. Переведенная на многие языки, она сделала известным во всем мире гуманный эксперимент Алена Бомбара. И не случайно у Бомбара много последователей. Так, в 1953 году двенадцать добровольцев, выйдя из Дакара на надувных лодках, совершили плавание вдоль берегов Африканского континента. Все они по два — четыре дня употребляли для питья морскую воду.

Бомбар оказал решающее влияние на введение в практику надувных резиновых спасательных плотов, прообразом которых был его «Еретик». Вопрос о внедрении надувного резинового плота в качестве спасательного средства обсуждался на Международной конференции по безопасности мореплавания в Лиссабоне в 1955 году, и окончательно было принято решение о надувных спасательных средствах в Лондоне в 1960 году.

Принятию этого важного решения чуть было не помешала трагическая случайность на отмели Этель 3 октября 1958 года, где Ален Бомбар с группой добровольцев должен был продемонстрировать местным рыбакам эффективность надувного плота. В результате стечения случайных об-

стоятельств в этот день на отмели Этель произошла катастрофа, в которой Бомбар отнюдь не был повинен, но тень трагических событий на него все же пала. И как следствие — Бомбара не пригласили на Лондонскую конференцию по обеспечению безопасности мореплавания. Тем не менее эффективность надувного плота, не исключая и трагического случая на отмели Этель, была очевидна, и специалисты единодушно высказались за принятие рекомендации Бомбара.

Весьма ценными представляются рекомендации Алена Бомбара, подкрепленные экспериментом о борьбе с холодом. Продолжая усовершенствовать надувной спасательный плот, он горячо поддерживал идею снабжения плота палаткой, в которой мореплаватели могли бы согреться или защититься от солнца.

Большие споры вызвали рекомендации Бомбара об утолении жажды морской водой. Так, реагируя на заявление, данное Бомбаром для печати в Лас-Пальмасах перед началом трансатлантического перехода, врач из Либерии Ханнес Линдеман отмечал: «С тех пор, как существует человечество, всем известно, что пить морскую воду нельзя. Но вот в Европе появилось сообщение об исследовании, утверждающем обратное, при условии, что организм еще не обезвожен...»

Через три года, в октябре 1955 года, Ханнес Линдеман повторил подвиг Бомбара. Так же как и французский медик, он намеренно поставил себя в положение потерпевшего кораблекрушение и отправился в плавание через Атлантический океан. Плыя из Либерии к Канарским островам вдоль Африканского материка, Линдеман ежедневно выпивал пол-литра морской воды, отчего резко ухудшалось самочувствие, появилась отечность, опухли ноги. После завершения 119-дневного рейса до острова Гаити, окончившегося уже в 1956 году, Линдеман, ссылаясь на свой опыт, указывал на недопустимость употребления морской воды потерпевшими кораблекрушение.

В том же году был опубликован отчет Медицинского исследовательского совета Великобритании, содержащий анализ причин гибели в море моряков торгового флота в период 1940—1944 годов. Было охвачено исследованиями 448 корабельных катастроф. Шестидесяти восьми процентам из 27 000 находившихся на этих кораблях моряков удалось спастись. Около 5000 человек длительное время плавали в спасательных шлюпках в открытом океане. Оказалось, что из 997 человек, употреблявших морскую воду, умерло 387 человек. В то же время из 3994 моряков,

не утолявших жажду морской водой, умерло всего 133 человека.

Реакция организма на употребление океанской воды, в литре которой растворено 34—35 граммов солей натрия, магния, кальция и многих других элементов, совершенно естественна. Излишек солей выводится через почки, но для этого требуется дополнительное количество воды. Советский специалист В. Волович в своей статье («Наука и жизнь», 1974, № 9) пишет, что если выпить 100 граммов океанской воды, содержащей хотя бы 3 грамма соли, то для их удаления потребуется 150 граммов пресной воды; организму на это придется истратить из своих внутренних резервов 50 граммов воды. Для удовлетворения же минимальных потребностей человека в жидкости придется выпивать 8—10 литров горько-соленой океанской влаги. Потребление такого количества морской воды очень быстро приведет к резкому возрастанию концентрации солей в крови и ткани, поскольку функциональные возможности почек ограничены, и смерть может наступить даже раньше, чем от обезвоживания.

В 1966 году Всемирная организация здравоохранения сделала официальное заявление о недопустимости употребления морской воды, в котором, в частности, есть фраза: «Ни в коем случае нельзя пить морскую воду, даже смешанную с любым количеством пресной воды!» Однако Бомбар не согласился с таким категоричным решением. Надо сказать, что в этот вопрос еще не внесена ясность.

В цитированной статье А. Воловича приводятся имена мореплавателей, употреблявших морскую воду, кроме Бомбара. И если плавание гонконгского моряка Пун Аима, скитавшегося 133 дня в океане и пользовавшегося морской водой, нельзя отнести к строго документированным фактам, то употребление горько-соленой жидкости во время плавание советского врача Павла Ересько и американского моряка Уильяма Уиллиса можно считать совершенно достоверным.

Что касается главного аргумента Алена Бомбара о важности морального фактора, то он никогда не оспаривался. Более десяти тысяч человек написали отважному исследователю: «Если бы не ваш пример, мы бы погибли!»

Трансатлантическое плавание Алена Бомбара — одно из самых выдающихся в истории одиночных океанских плаваний под парусом.

Вторая книга, включенная в том, написана шотландцем Чэем Блайтом. Тридцатилетний Блайт был с океаном

на «ты», хотя большую часть своих зрелых лет связал с другой стихией — воздушной: с 1958 года по 1967 год он служил в парашютном полку. Однако в 1966 году ему пришлось столкнуться лицом к лицу и с океаном. Капитан парашютного полка Джон Риджуэй, задумав пересечь Атлантический океан на простой беспалубной дори на веслах, пригласил крепкого уравновешенного парня, сержанта Чэя Блайта в напарники. И не ошибся в выборе.

Блайт воспитывался в хорошей, дружной семье простого железнодорожника. Рано приобщился к физическому труду. И потом, когда не раз оказывались мореплавателями в критическом положении, его сметка и трудовые навыки помогали с честью выходить из него. О 92-дневном рейсе на дори «Инглиш Роуз III» Блайт и Риджуэй написали превосходную книгу «Трудная победа». Понятно, что плавание на веслах в Атлантическом океане в бурных умеренных широтах по маршруту мыс Код в США — острова Аран у западного побережья Ирландии закалили Чэя Блайта, привили ему вкус к океанским странствиям. В 1968 году Блайт предполагал принять участие в традиционной атлантической гонке яхт-одиночек, но затем передумал, решив померяться силами с Бернаром Муатессе, Дональдом Кроухорстом, Робинот Нокс-Джонстоном и другими в «гонке столетия» — кругосветной гонке яхт-одиночек. Компания «Уэстфилд энджиниринг» предоставила для этого ему яхту «Дитискус».

Плавание не было успешным. Чэй Блайт доплыл только до мыса Доброй Надежды. Мореплаватель убедился, что яхта не приспособлена для океанского плавания. После этого неожиданно короткого вояжа Блайт стал обдумывать планы новых путешествий. Со своим другом, тоже шотландцем, Чиком Гофом он обсудил грандиозный план: пересечь Анды, потом пройти на байдарке всю Амазонку. Однако позже остановился на более захватывающем предприятии — кругосветном одиночном плавании под парусом против ветров и течений. «Какие возможности у простого парня, без богатой родни, осуществить одиночное кругосветное плавание?» — задает вопрос Чэй Блайт. Чтобы воплотить свою мечту, ему приходилось продавать свою идею, свое мужество. Раньше идеи первооткрывателей покупали царствующие особы, владевшие богатой казной (так, на деньги испанского королевского двора великий Колумб снарядил свою экспедицию, мореплавателя Джона Кабота субсидировал английский король Генрих VII). В наше же время место монархов заступили концерны, монополии, тресты.

Друзья помогают ему связаться с могущественной Британской стальной корпорацией, которая, быть может, могла бы использовать рейс Блайта в рекламных целях, тем более что корпус будущей яхты, способной выдержать напор встречных ветров и течений, должен иметь стальной корпус. Чэю Блайту повезло, корпорация финансировала постройку яхты «Бритиш стил». Конструировал ее известный английский корабел Роберт Кларк, разработавший многие знаменитые яхты, в том числе и чистеровские «Джипси-Мот». 18 октября 1970 года Чэй Блайт, выйдя из устья реки Хэмбл (южное побережье Англии), отправился в кругосветный рейс.

Блайт, как и яхтсмены кругосветной «гонки столетия», стремился пересечь три океана за самое короткое время. Однако он взял курс не к мысу Доброй Надежды, а на запад — к мысу Горн. Далее его путь был проложен через Тихий и Индийский океаны в «ревущих широтах». Здесь беспрерывно с запада на восток движутся глубокие циклоны, сопровождающиеся порывистыми и резкими ветрами. Не случайно маршрут шедевров корабельного искусства прошлого века «чайных» и «шерстяных» клиперов прокладывался с запада на восток, чтобы использовать силу западных ветров, не случайно отважные мореплаватели-одиночки, рискнувшие спуститься в «ревущие сороковые», плыли навстречу солнечному восходу, подгоняемые этими ветрами и течениями. А Чэй Блайт бросил вызов стихии и поплыл на запад против ветров и течений. И он победил! Полное драматизма и приключений, плавание успешно закончилось 6 августа 1971 года. Кругосветный маршрут протяженностью 30 тысяч миль Чэй Блайт прошел за 292 дня. Плавание Чэя Блайта сегодня признается «Эверестом парусного искусства», хотя летопись одиночного мореплавания на этом не оборвалась.

Не будем пересказывать события «немыслимого плавання», как метко назвал Чэй Блайт свою документальную книгу, в которой он широко использовал свой дневник и дневник жены Морин. Его рассказ прост и безыскусствен. Он подчеркивает, что «слова, которыми мы располагаем, — например «огромный», «страх», «гул» и «треск» — давно обесцвечены повседневным употреблением. Чудовищная сила шторма в океане настолько превышает всего, с чем мы обычно сталкиваемся, что мне остается лишь просить читателя: пытайтесь читать между строк и поверьте, что действительность была бесконечно страшнее того, что я пробовал передать словами». И читатель, знакомый с реальным океаном, понимает Чэя Блайта, ведь

большая часть рейса проходила в «ревущих сороковых», причем без автоматического рулевого управления, разбитого огромной волной 25 декабря 1970 года. Теперь, чтобы идти крутой бейдевинд, Блайту приходилось постоянно сидеть на руле под непрерывным морским душем. Конечно, Чэй Блайт мог бы получить в пути новые детали управления, но он решил, что должен завершить рейс, рассчитывая только на себя...

Готовясь к дальнейшему океанскому плаванию, Чэй Блайт старался продумать заранее «разные маленькие хитрости», которые помогли бы ему поддержать душевное равновесие. Для поднятия настроения он отмечал прохождение мыса Горна или пересечение 180° праздничными свертками с лакомствами, приготовленными женой или друзьями. Но проходят месяцы, накапливается физическая и психологическая усталость. «Я знаю, что море безучастно к человеку, что ветер совершенно бесстрастен, когда гонит яростную волну. Знаю, но чувство спорит с рассудком: когда ты один в бушующем океане, так и кажется, что он намеренно ополчился против тебя». В иные минуты Блайт теряет над собой контроль. Как-то шальная волна окатила мореплавателя, он разозлился, сорвал с себя рубашку и швырнул ее за борт. Однако сразу же после этого он берет себя в руки.

«Немыслимое путешествие» закончено. Ради чего совершил его Чэй Блайт? Он говорит: «Чтобы жизнь не прошла впустую, человек должен стремиться как-то проявить себя». Скромный, мужественный шотландец, он, конечно, принижает свое «я» в осуществлении великолепного рейса. «Главным была не моя личность, а нечто другое — я как бы олицетворял способность человечества бросить вызов опасности и победить». И еще: «Нам нужна романтика. Человечество всегда нуждалось в романтике, и, пожалуй, в наш технологический век она нужнее, чем когда-либо».

На пресс-конференции Чэй Блайт с присущей ему скромностью отметил большие заслуги Роберта Кларка, сконструировавшего яхту, и прекрасное выполнение заказа судостроительной фирмой: «Бритиш стил» после длительного плавания «против географии» была в хорошем состоянии.

Своим кругосветным маршрутом Чэй Блайт «связал» оба полушария. Начиная путь в водах умеренных широт, он пересекал затем различные географические зоны Атлантики. Следуя от страницы к странице за Чэем Блайтом, читатель как бы наблюдает природу Мирового океана в разных широтах. Особенный интерес не только для широ-

кой аудитории, но и для специалистов-океанографов представляют главы «немыслимого плавания», посвященные «самым бурным водам мира» — зоне, опоясывающей землю в южном полушарии непрерывным кольцом. Даже в наши дни, когда ежегодно в океаны выходят армады исследовательских кораблей, «ревушие сороковые» остаются наименее изученной акваторией Мирового океана.

Прежде всего следует отметить ценность метеорологических наблюдений Чэя Блайта на этих настоящих обширных «белых пятнах» — пространствах океана, отделенных от островных и континентальных метеостанций на сотни, а подчас и тысячи миль.

Ален Бомбар плыл по проторенному веками трансатлантическому пути, но океанская вода плескалась от него в нескольких сантиметрах. Бесшумно скользящий по гребням волн «Еретик» — идеальный наблюдательный пункт для естествоиспытателя. Бомбар следит за рыбами и другими океанскими животными, растениями, птицами, зная, что его сведения помогут потерпевшим кораблекрушение ориентироваться в океане. «Зоогеография» Бомбара помогает человеку, оказавшемуся за бортом не по своей воле, знать, в каких районах океана он сможет рассчитывать на тот или иной улов для спасения своей жизни.

Читателю, по-видимому, небезынтересна судьба наших обоих героев.

В последние годы Ален Бомбар, продолжая заниматься проблемой потерпевших катастрофу на море, много сил и энергии уделяет такому глобальному и весьма актуальному вопросу, как борьба с загрязнением вод. Поэтому не случайно он встал в шеренгу выдающихся исследователей и ученых, призывающих бороться за чистоту важнейшего фильтра нашей планеты — океана.

Чэй Блайт также связал свою жизнь с океаном. В 1973 году он совершил новый кругосветный переход, но на этот раз как капитан крейсерской яхты с экипажем.

Ален Бомбар и Чэй Блайт — почти антиподы по темпераменту. Это отразилось и в их книгах. Повесть француза насыщена эмоциями, полна драматизма. Рассказ шотландца сдержан, скуп. Но этих замечательных людей объединяет великая самоотверженность и одержимость, страстное желание свершить что-то для блага всего человечества. Вот почему их книги по праву стоят в ряду лучших произведений географической литературы о путешествиях и приключениях.

В. И. Войтов

Краткий словарь морских терминов

363

- А в т о п и л о т** — устройство для автоматического удержания яхты под парусами на заданном курсе относительно ветра. Состоит из ветрового крыла, погруженной лопасти и передачи, воздействующей на румпель.
- А з и м у т** небесного светила (или земного предмета) — угол между плоскостью меридиана наблюдателя и вертикальной плоскостью, проходящей через светило. Азимут необходим при астрономических определениях координат судна и определении поправки компаса.
- Б е с е д к а** — доска, поднимаемая горизонтально на мачту, служит сидением для матроса при выполнении там какой-либо работы.
- Б и з а н ь - м а ч т а** — на судах с тремя мачтами или более — кормовая мачта. На двухмачтовых судах, исключая иол и кэч, задняя мачта называется грот-мачта.
- В з я т ь** высоту солнца (луны, звезд) — измерить секстансом высоту солнца над горизонтом (в градусах дуги) для вычисления широты и долготы судна.
- Г а л с** — 1) на ходу, в зависимости от борта, в который дует ветер, судно следует правым или левым галсом; 2) при лавировке против ветра — отрезок пути, проходимый судном правым или левым галсом, например, судно лавирует короткими галсами; 3) при косом парусном вооружении передний нижний угол паруса называется галсовым.
- Г а р д а м а н** — кожаный пояс с нашитой металлической пластиной, одевается на ладонь, служит для проталкивания иглы при шитье парусов, тентов и т. п.
- Г р о т - м а ч т а** — вторая мачта от носа судна. Если судно имеет четыре мачты или более, то к названию прибавляется порядковый номер — 1-й грот, 2-й грот и так до бизань-мачты. На одномачтовых судах и судах типа иол и кэч грот-мачта первая от носа.
- Д е в и а ц и я** компаса — отклонение магнитной стрелки компаса от магнитного меридиана под влиянием магнитного поля корпуса судна, металлических устройств и грузов. Перед выходом в рейс обычно производится уничтожение девиации компасов компенсационными магнитами и определение остаточной девиации. В течение рейса девиация и магнитное склонение в качестве общей поправки компаса вводятся в расчеты необходимого курса.
- Д о р и** — гребная или моторная шлюпка с отличными мореходными качествами. Применяется для рыболовства в открытых морях и океане. В последнем случае дори базируется на судне-матке.
- К у р с** судна относительно ветра:
- б е й д е в и н д** — положение движущегося судна, при котором направление ветра образует с диаметральной плоскостью (продольной осью) судна угол менее 90° ;

- г а л ф и н д — положение судна при ветре, дующим под углом 90° к диаметральной плоскости судна;
- б а к ш т а г — положение судна, когда направление ветра образует угол с диаметральной плоскостью более 90° и менее 180° ;
- ф о р д е в и н д — положение судна, когда ветер дует прямо в корму, т. е. попутно.
- К э ч — двухмачтовое парусное судно с косым вооружением. В отличие от шхуны у него передняя мачта — грот-мачта, задняя — бизань-мачта небольшой высоты. На ней ставятся бизань и иногда бизань-стаксель. Эти паруса улучшают управляемость судна, особенно в штормовую погоду. «Бритиш стил» имела парусное вооружение типа «кэч».
- Л а в и р о в к а, л а в и р о в а т ь — следование парусного судна против ветра в бейдевинд попеременно правым и левым галсами.
- Л а г — прибор для измерения скорости судна относительно водной среды. Принцип действия и конструкция лагов самые различные. Простейшим секторным лагом времен парусного флота измерялась длина вытравленного за борт линия за промежуток времени 30 секунд (так называемые узлы). В настоящее время применяются буксируемые механические лаги, электромеханические, гидродинамические и другие. На «Бритиш стил» был установлен гидродинамический лаг. Его действие основано на измерении скоростного давления воды, возникающего при движении судна, и преобразовании величины этого давления в показания скорости хода яхты и суммирования пройденного расстояния.
- Л о т — прибор для определения глубины, начиная от простой свинцовой гири, опускаемой на лотiline, до современных гидроакустических приборов, записывающих на ходу судна рельеф дна.
- Л ь я л а — водосборники, расположены по бортам в трюме судов, на яхте — в нижней средней части корпуса.
- Н и р а л — снасть бегучего тележала для спуска парусов.
- Н о к — оконечность гика, гафеля, рея, т. е. горизонтального рангоутного дерева.
- О б с е р в а ц и я а с т р о н о м и ч е с к а я — определение координат судна по измерениям высоты светил над горизонтом в определенное время.
- П л а в а н и е п о д у г е б о л ь ш о г о к р у г а — кратчайший путь между двумя пунктами на сферической поверхности земного шара. Применяется при трансокеанских рейсах, дает значительную экономию времени и расходов. Для прокладки дуги большого круга на навигационных картах, составленных в меркаторской проекции, необходимы небольшие дополнительные вычисления курсов для отдельных отрезков пути.
- П о в о р о т о в е р ш т а г — лечь на другой галс, то есть сделать поворот, пересекая линию (направление) ветра носом.
- П о в о р о т ч е р е з ф о р д е в и н д — лечь на другой галс, пересекая линию ветра кормой.
- Р а к с ы — металлические скобы, прикрепляются к передней шкаторине кливеров, стакселей и одеваются на штаг. При подъеме и работе паруса раксы удерживают его у штага.
- Р а н г о у т — мачты, бушприт, стеньги, гики, гафели, реи — служат для подъема, растягивания и несения парусов. На современных судах с механическим двигателем мачты служат для установки грузовых стрел, подъема радиоантенн, сигнальных огней, монтирования радиолокационных антенн и различных приборов.
- Р ы с к а н и е, р ы с к л и в о с т ь — стремление судна уйти с заданного курса. Возможные причины: плохое управление рулем; неправильная осадка — диферент на нос; поставленные паруса плохо уравновешены

(велика парусность в кормовой части, яхта будет стремиться «привестись» к ветру); если излишняя парусность в носовой части, яхта будет «уваливаться», т. е. будет стремиться идти более полным ветром. Рыскливость сильна при попутных ветрах.

Секстан — астрономический угломерный инструмент. Им измеряют высоту светил над горизонтом для вычисления координат судна, а также измеряют горизонтальные углы между береговыми ориентирами. Секстан основан на принципе одновременного наблюдения в поле зрения трубы двух предметов, между которыми измеряется угол.

Такелаж бегучий — шкоты, фалы, ниралы, тали, оттяжки и пр. Для изготовления применяются стальные, растительные и капроновые тросы.

Такелаж стоячий — ванты, штаги, фордуны, служат для жесткого крепления рангоута. Изготавливаются из стального троса и пруткового металла.

Талреп — приспособление из двух скоб или гаков, соединенных цилиндром с винтовой нарезкой. Служит для крепления и жесткого обтягивания стоячего такелажа, применяется также для крепления грузов.

Топ — верхняя оконечность мачты, стеньги, т. е. вертикально стоящего рангоута.

Траверз — направление, перпендикулярное диаметральной плоскости (продольной оси) судна.

Фал — снасть бегучего такелажа для подъема парусов.

Фок-мачта — первая мачта от носа судна. Однако на судах с вооружением кэч, нол первая мачта — грот-мачта.

Шкот — снасть бегучего такелажа для управления парусами. Шкоты крепятся к гикю (гика-шкот) для установки грота в нужном положении. Кливер и стаксель-шкоты крепятся к шкотовому углу этих парусов.

Шхуна или шкуна — двухмачтовое транспортное парусное судно с косым вооружением. Известны случаи постройки шхун с количеством мачт до семи. Яхта с парусным вооружением шхуны имеет фок и грот-мачты, несет кливера, стаксели, фок и грот, а также топсели.

Эллинг — площадка для строительства или ремонта судов. Оборудована спусковыми путями, тележками и мощными лебедками для операций по спуску-подъему судов.

Содержание

Ален Бомбар

За бортом по своей воле

Глава 1	
Рождение идеи	6
Глава 2	
Подготовка	10
Глава 3	
Средиземное море	39
Глава 4	
Атлантический океан	84
Заклучение	186
Что же дальше? «Если бы не ваш пример, я бы погиб»	189
Вы потерпели кораблекрушение в открытом море	204

Чэй Блайт

Немыслимое путешествие

Глава 1	
Мечта о приключении	208
Глава 2	
От мечты — к действительности	221
Глава 3	
Но сначала — мыс Горн	239
Глава 4	
В высоких южных широтах	259
Глава 5	
Новая Зеландия и Тасмания	278
Глава 6	
Самый трудный океан	291
Глава 7	
Шторм	305
Глава 8	
Огибаю угол	320
Глава 9	
Последний этап	334
Глава 10	
Конец — и начало	346
В. И. Войтов	
Племя отважных	348
Краткий словарь морских терминов	363

Бомбар А.

Б 80 За бортом по своей воле. Пер. с франц. — Блайт Ч. Немыслимое путешествие. Пер. с англ. Послесл. В. И. Войтова. М., «Мысль», 1975.

366 с. с портр., схем. и карт.; 16 л. ил. (XX век: Путешествия. Открытия. Исследования).

Молодой французский врач А. Бомбар в маленькой резиновой лодке один пересек Атлантический океан за 65 дней. Целью плавания было доказать, что люди, потерпевшие кораблекрушение, могут прожить длительное время в море без запасов пищи и воды, питаясь только дарами моря.

Кругосветное плавание против господствующих ветров и течений на небольшой парусной яхте «Бритиш стил» совершил за десять месяцев без заходов в порты шотландец Чэй Блайт.

Оба путешествия не имеют себе равных в истории мореплавания.

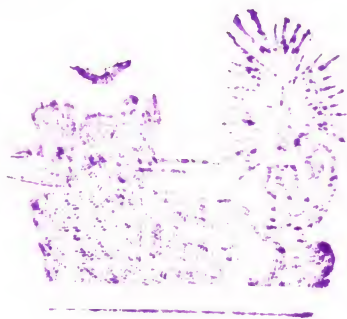
Б $\frac{20901-040}{004(01)-75}$ подписное

91 п

Алеп Бомбар
ЗА БОРТОМ
ПО СВОЕЙ ВОЛЕ

Чэй Блайт
НЕМЫСЛИМОЕ
ПУТЕШЕСТВИЕ

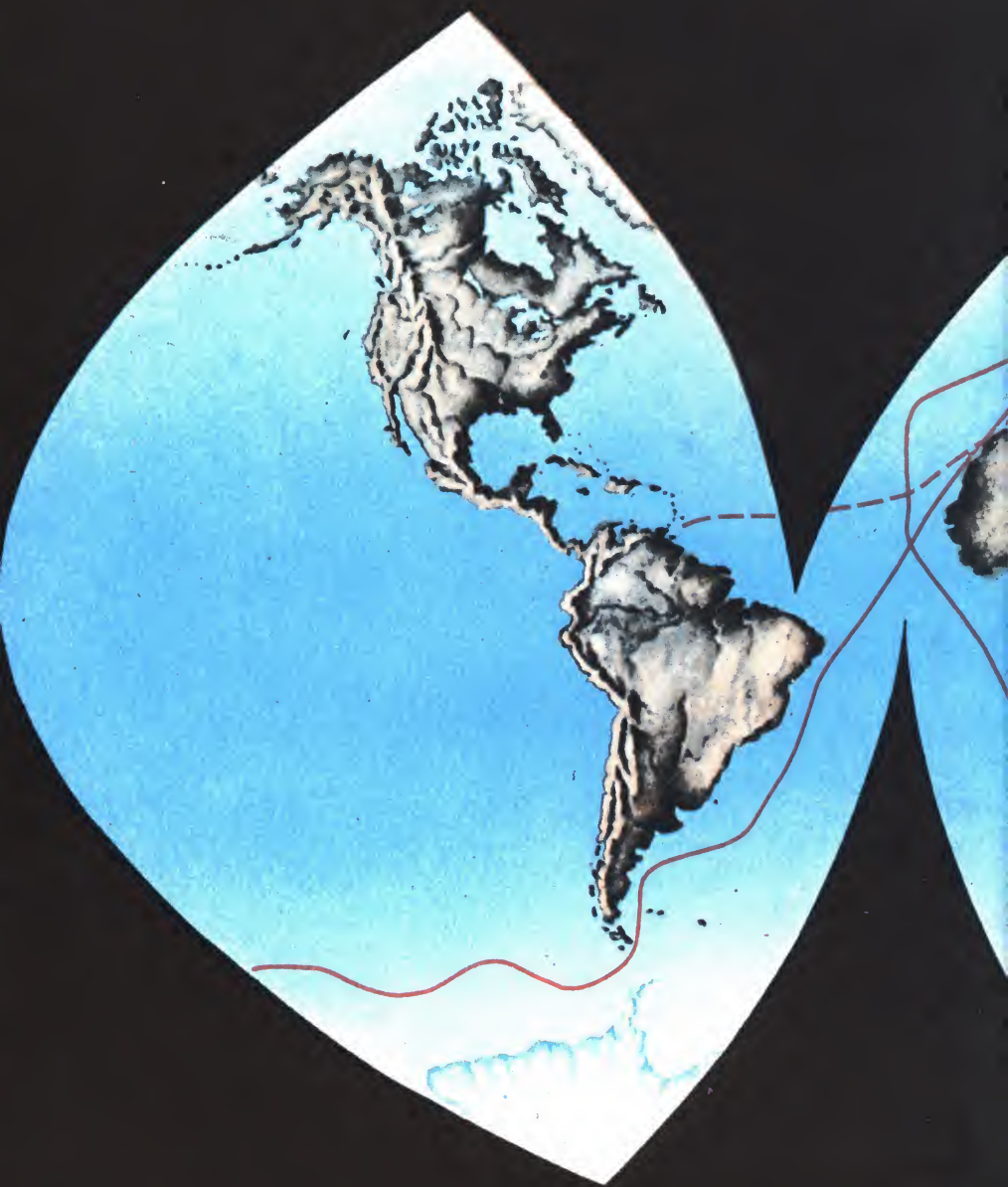
**Главная
редакция
географической
литературы**

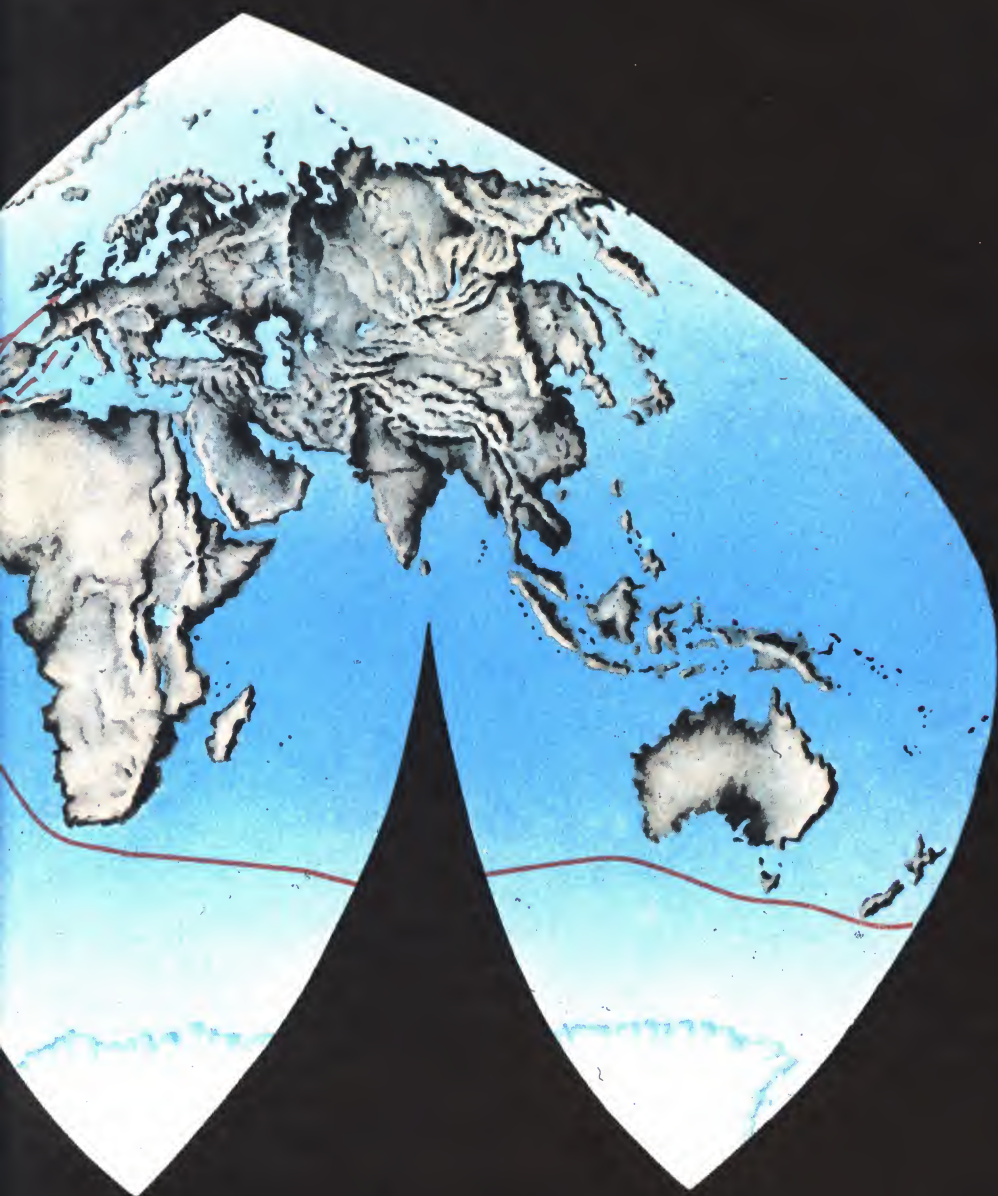


Редактор
Г. Е. Матвеева
Младший редактор
З. В. Кирьянова
Редактор карт
Г. Н. Мальчевский
Художественные
редакторы
В. Ф. Найдено
В. И. Суриков
Технический редактор
Ж. М. Конобеева
Корректор
Н. С. Приставка
Оформление
и макет серии
Д. А. Аникеева
Суперобложка художника
А. И. Белокина
Гравюры художника
Л. С. Быкова

Сдано в набор 27 ноября 1974 г.
Подписано в печать 19 марта 1975 г.
Формат 60×84¹/₁₆. Бумага типогр. № 1.
Усл. печатных листов 23,25 (с вкл.).
Учетно-издательских листов 23,55
(с вкл.). Тираж 150 000 экз.
Заказ № 2036. Цена 1 р. 78 к.
Издательство «Мысль», 117071.
Москва, В-71, Ленинский проспект, 15

Ордена Трудового Красного Знамени
Первая Образцовая типография
имени А. А. Жданова
Союзполиграфпрома
при Государственном комитете
Совета Министров СССР
по делам издательств, полиграфии
и книжной торговли.
Москва, М-54, Валовая, 28





ALCOCK
F. J. H.

